- KONKURS DLA CZYTELNIKÓW
- 10 NAJLEPSZYCH
- ZLOT SAMOLOTÓW
- PRZYGODA

SKRZYDLATA POLSKA SP

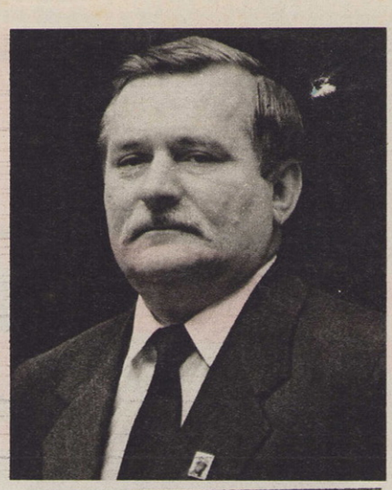
51-52

PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

23-30-12-1990 ● CENA 2500 zł (2039-2040)

Wesołych Świąt

LECH WAŁĘSA
PREZYDENTEM RZECZYPOSPOLITEJ



9 grudnia 1990, w drugiej turze powszechnych, wolnych, demokratycznych wyborów prezydenckich znany szeroko w kraju i na świecie przewodniczący „Solidarności", 47-letni Lech Wałęsa uzyskał 74,25 procenta głosów i został wybrany prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej.

Z LOTU PO KRAJU

WIADOMOŚCI OGÓLNOLOTNICZE

● Członek Europejskiej Agencji Kosmicznej (ESA), dyrektor Departamentu Mikrograwitacji, dr Georg Seibert goszcząc w Polsce z delegacją ESA, odwiedził Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej w Warszawie. W trakcie wizyty gość zapoznał się z osiągnięciami WIML-u w zakresie badań kosmicznych oraz przedstawił naukowcom tej placówki program badań agencji, którą reprezentuje. G. Seibert zwiedził pracownie instytutu, interesując się szczególnie problemami badania wydolności ortostatycznej układu krążenia, zdolności fizycznej kosmonautów oraz metodami treningu fizycznego na stacjach kosmicznych. Gospodarze i gość przedyskutowali problemy naukowe, pod kątem nawiązania współpracy WIML-u z instytucjami badawczymi ESA.

● W związku z czwartą pielgrzymką papieża Jana Pawła II do ojczyzny, która wyznaczona jest na sierpień 1991, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych rozważa możliwość zakupu dwóch nowych śmigłowców.

● Przy udziale pododdziału honorowego Czerwonych Beretów 62 Kompanii Specjalnej i spadochroniarzy HKL Trawers odbyła się w Złotoryi podniosła uroczystość odsłonięcia Pomnika Niepodległości, ufundowanego przez miejscowe społeczeństwo. Aktu odsłonięcia dokonał b. żołnierz I Polskiej Samodzielnej Brygady Spadochronowej sierż. rez. Stefan Karabczyński i kapelan AK ks. kan. Paweł Panasiuk. Mszę św. w intencji ojczyzny poprzedził apel poległych i salwa honorowa. W uroczystości uczestniczyli licznie mieszkańcy miasta i gminy oraz poczty sztandarowe środowisk kombatanckich i harcerskie.

● „Od balonu do sputnika" to tytuł wystawy ekslibrisów o tematyce lotniczej prezentowanej w Klubie Garnizonowym w Łodzi przez kolekcjonera Mirosława Zbigniewa Wojalskiego. Autorami blisko 150 ekslibrisów są twórcy z Wielkiej Brytanii, Francji, Niemiec i Polski.

● Dick Kenny, dyrektor Boeinga do spraw środków masowego przekazu na Europę, spotkał się 6 grudnia br. w Warszawie z grupą dziennikarzy zajmujących się tematyką lotniczą.

WOJSKO

● W dniach 4—5 grudnia br. przebywał w Polsce z oficjalną wizytą sekretarz obrony USA Richard Cheney.

● Wiadomość dotycząca rzekomej decyzji o zakupie przez Polskę w USA pewnej liczby samolotów F-16 jest nieprawdziwa. Owszem, interesujemy się nowoczesnym sprzętem wojskowym, badamy różne możliwości ewentualnych zakupów w przyszłości, lecz żadnych decyzji w tej sprawie, a tym bardziej w odniesieniu do wspomnianych samolotów, nie podjęto — powiedział rzecznik prasowy MON ppłk Ireneusz Czyżewski.

TRANSPORT

● Trwają prace przy budowie Okęcia II. Nowy pasażerski dworzec lotniczy ma już pierwsze piętro. Dworzec towarowy oraz budynek przygotowania posiłków mają kompletne fundamenty i infrastrukturę podziemną. Przed dworcem pasażerskim zamiast budynku parkingowego wybudowany będzie luksusowy hotel. Prace trwają zgodnie z harmonogramem i jest nadzieja, że termin budowy — wiosna 1992 — będzie dotrzymany.

PRZEMYSŁ

● Sporo dzieje się w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym w Mielcu, pełniącym rolę usługową wobec PZL Mielec. Kontynuowane są prace nad różnymi wersjami samolotu An-28, m.in. Bryza 1 i Bryza 2, przeznaczonymi dla naszego wojska. Na przełomie roku powinien być gotowy do prób pierwszy An-28 w wersji arktycznej, przeznaczony dla odbiorcy radzieckiego. W listopadzie br. rozpoczął się montaż pierwszych samolotów M-20 Mewa dla RPA. W realizacji tego zadania występują opóźnienia, z powodu nieterminowych dostaw importowych z USA. W br. mają być zakończone próby fabryczno-państwowe samolotu M-26 Iskierka, w wyniku których samolot będzie mógł otrzymać certyfikację. Pozostaną jeszcze próby eksploatacyjne. Samolotem interesuje się sporo potencjalnych nabywców. Dobiegają końca prace mające na celu nadanie certyfikatu samolotowi M-24 Dromader Super. Zgłoszono projekt samolotu dyspozycyjnego nowej generacji M-32. Byłby on 8-miejscowy, z dwoma silnikami turbośmigłowymi, kabiną ciśnieniową i klimatyzowaną, awioniką taką jak w Mewie. Prędkość przelotowa — ok. 500 km/h. Rozpoczęto prace konstrukcyjne nad An-28 z silnikami PT-6, An-28A z autopilotem oraz M-20 04 ze zmienionym układem zasilania wewnętrznego, z napięcia 12 V na 28 V. Zgłoszono pomysł minisamolotu rolniczego. W roku przyszłym mielecki OBR zajmie się także rozpatrzeniem zgłoszenia latającego modelu samolotu sterowanego radiem, z urządzeniami pomiarowymi na pokładzie, określającymi stopień skażenia środowiska w atmosferze. OBR w Mielcu pracuje także nad samolotem I-22.

● W Mielcu zaczęła się ukazywać gazeta lokalna „Głos Mielecki", wydawana przez PZL Mielec. Gazeta kontynuuje 39-letnie tradycje redakcji prasowej w przedsiębiorstwie, która przez wiele lat wydawała „Głos Załogi" zmieniony w marcu br. na „Nowy Głos Mielecki".

SPORT — AEROKLUBY

● 10 grudnia br. triumfatorzy IX Samolotowych Mistrzostw Świata w Lataniu Precyzyjnym w Argentynie zostali udekorowani w Komitecie do Spraw Młodzieży i Kultury Fizycznej, Medalami Za Wybitne Osiągnięcia Sportowe. Medale wręczał wiceprzewodniczący KMiF Marek Paszucha, a otrzymali je: dwa złote (za zwycięstwo indywidualne i zespołowe) — Włodzimierz Skalik, złoty i srebrny — Janusz Darocha, złoty i brązowy — Wacław Wieczorek, złote — Wacław Nycz i Ryszard Michalski. Wyróżnieni piloci otrzymali również nagrody pieniężne, wyższe niż dotychczas.

W NASTĘPNYM NUMERZE — 1/1991 — W CENIE 3500 ZŁ:

● DZIOB I SZPONY ORŁA ● POCZET GENERAŁÓW LOTNICTWA POLSKIEGO (1) ● DLACZEGO ORLIK NIE WRACA Z USA? ● OKO NA NIEBIE ● LATAŁEM P-40 ● WYPRAWA NA MARSA ● W KOSMOS ZA BEZDURNO ● MISTRZ ŚWIATA WŁODZIMIERZ SKALIK NA OKŁADCE I PEŁNE WYNIKI IX SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA W LATANIU PRECYZYJNYM W ARGENTYNIE ● MODELE REDUKCYJNE W WAŁBRZYCHU ● KOLEKCJA SP: F-15 EAGLE

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

BEZ FANFAR

Dobiega końca rok 1990, na który przypadło 60-lecie „Skrzydlatej Polski". Dla lotnictwa polskiego i naszej redakcji był to rok trudny. Towarzyszyły nam nie fanfary, lecz mozolna praca. Przechodzenie na prawidłowe, lecz bezwzględne warunki gospodarki rynkowej zmuszało nas wszystkich do zaciskania pasa. Mimo to lotnictwo polskie odniosło szereg spektakularnych sukcesów, którym jednak towarzyszyły troski dnia codziennego. Trudne warunki ekonomiczne miały wpływ także na „Skrzydlatą Polskę". Dotkliwe były zwłaszcza kłopoty kadrowe.

W Nowy Rok wkraczamy z troską i obawą, ale także nadzieją na przetrwanie, a z czasem — rozwój. Pewności jednak nie mamy, tym bardziej, że objęła nas prywatyzacja.

Przepraszamy Czytelników za niedociągnięcia i błędy. Liczymy na ich zrozumienie i życzliwość w naszej dalszej pracy. Będziemy się starać, aby „Skrzydlata Polska" była coraz lepsza i ciekawsza. Mamy plany jej rozwoju, chociaż na wyraźne efekty trzeba będzie poczekać. Liczymy na pomoc Czytelników i wszystkich, którym drogie są tradycje lotnictwa polskiego i jego dzień dzisiejszy. Pomocą podstawową będzie systematyczne kupowanie „Skrzydlatej Polski", kolejną — zlecanie nam reklam i ogłoszeń. Każda inna pomoc jest także pożądana. Mamy nadzieję, że nikogo nie zrazi podwyższenie ceny, wynikającej z rachunku ekonomicznego. W zamian postaramy się uatrakcyjnić treść „Skrzydlatej Polski".

DO SIEGO ROKU!

HENRYK KUCHARSKI

UWAGA — NIESPODZIANKA! DO NIEKTÓRYCH NUMERÓW SP DOŁĄCZANY BĘDZIE PLAKAT LOTNICZY, DRUKOWANY NA BARDZO DOBRYM PAPIERZE. ZAINTERESOWANYM RADZIMY O TYM PAMIĘTAĆ!

CUMULUSY DLA SZYBOWNIKÓW

Jak co roku opublikujemy wkrótce listy najlepszych wyników szybowcowych 1990 i wynikającą z nich klasyfikację polskich szybowników. W związku z tym prosimy ośrodki centralne, aerokluby regionalne i pilotów o nadsyłanie pod adresem redakcji — **02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52** — najlepszych wyników w konkurencjach wysokościowych oraz odległościowych i prędkościowych uzyskanych podczas zawodów, mistrzostw i treningu, tak w kraju jak za granicą, na szybowcach jedno- i dwumiejscowych. Najlepszy pilot wyróżniony będzie dyplomem ZŁOTEGO CUMULUSA, najlepsza pilotka — dyplomem BIAŁEGO CUMULUSA, a najlepszy aeroklub — dyplomem CUMULUSOWEGO NIEBA. Termin nadsyłania wyników — 15 stycznia 1991.

NASZA OKŁADKA:

Piękne panie, tak jak niedawna miss Polski i Świata Aneta Kręglicka też latają samolotami PLL LOT. Patrz str. 7—10: LOT Nowiny/LOT News z Konkursem Świątecznym.

Zdjęcie: Andrzej Pawliszewski

IPP — INDYWIDUALNA PRENUMERATA PROMOCYJNA W I KWARTALE 1991

„Skrzydlatą Polskę" możesz regularnie otrzymywać dzięki indywidualnej prenumeracie.

Dogodność tej prenumeraty polega na tym, że będziemy przesyłali Ci bieżące egzemplarze tygodnika zaraz po jego wydrukowaniu. Do ceny detalicznej doliczamy jedynie połowę kosztów przesyłki pocztowej. Prenumeratę indywidualną przyjmujemy tymczasowo na okres 1 miesiąca (4 numery). Po wpłaceniu 16 000 zł masz na cały miesiąc spokojną głowę, że w terminie otrzymasz nasze wspólne czasopismo.

Na podobnej zasadzie oferujemy także wysyłkę „Skrzydlatej Polski" za granicę, po wpłaceniu miesięcznie 10 USD lub równowartości w walucie wymienialnej na konto dewizowe.

Adresy i konta:

— PHU „Mirage", ul. Puławska 43, 02-508 Warszawa lub „Skrzydlata Polska", ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa,

— konto złotówkowe: Łódzki Bank Rozwoju S. A. Oddział Warszawa O/M nr 410001-749-136, „Mirage",

— konto dewizowe: Bank Rozwoju Eksportu S. A. Warszawa, nr 401054-65-49-136-251, „Mirage"

SZANSA DLA PRZEDSIĘBIORCZYCH

Nie siedź z założonymi rękami! Jeżeli chcesz mieć zapewniony regularny kontakt z naszym tygodnikiem, możesz to osiągnąć i jeszcze na tym zarobić! Ogłaszamy nabór sprzedawców i kolporterów „Skrzydlatej". Ofertę swoją kierujemy do wszystkich: do sklepów modelarskich, szkół, klubów, kiosków, małych przedsiębiorstw prywatnych, jak również do osób indywidualnych. Proponujemy Wam sprzedaż komisową „Skrzydlatej" z marżą 20-procentową (700 zł od każdego sprzedanego egzemplarza). Minimalna liczba egzemplarzy przyjętych do sprzedaży — 20. Zgłoszenia prosimy kierować pod adresem: Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe „Mirage", ul. Puławska 43, 02-508 Warszawa, telefon: 49-82-13, telex: 81-27-36 wkl, FAX (0-2) 641-94-21.

Oferujemy możliwość zarobku bez konieczności inwestowania własnych pieniędzy. Stwarzamy szansę dla przedsiębiorczych!

MIŁYCH, SPOKOJNYCH ŚWIĄT BOŻEGO NARODZENIA I SZCZĘŚLIWEGO NOWEGO 1991 ROKU CZYTELNIKOM ŻYCZY REDAKCJA

Rys. W. Fuglewicz

NASZ NOWY ADRES ● OUR NEW ADDRESS: „SKRZYDLATA POLSKA", 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 49 23 83, c. 49 27 51 w. 202, 233 (redaktor naczelny), 243, tlx WKL 812736

Z LOTU PO ŚWIECIE

BAŁKAN OTRZYMAŁ PIERWSZE B-737-500

Bułgarskie Linie Lotnicze Bałkan odebrały w październiku br. w Seattle pierwszy samolot Boeing 737-500. Drugi B.737-500 przekazany zostanie jeszcze w grudniu br., a trzeci na początku przyszłego roku. Te trzy samoloty eksploatowane będą przez Bałkan na zasadzie leasingu od Ansett Worldwide Aviation Service, australijskiej firmy zajmującej się wypożyczaniem samolotów.

Bałkan, linia lotnicza działająca od 1947, jest pierwszym w Europie Wschodniej użytkownikiem najnowszych maszyn należących do rodziny 737. Model -500 mieści, zależnie od konfiguracji, od 108 do 132 pasażerów i zużywa o 20% mniej paliwa od podobnej wielkości maszyny poprzedniej generacji, B.737-200.

Wszystkie modele 737, a więc -300, -400 i -500 są najlepiej na świecie sprzedawanymi samolotami. Nadają się doskonale zarówno na linie bardzo krótkie, wewnątrzkrajowe, jak i na trasy dłuższe, wewnątrzkontynentalne. Mogą korzystać z drugorzędnych lotnisk, zadowalają się krótkimi pasami startowymi i są niezależne od lotniskowych instalacji naziemnych. Wyposażone w niezawodne, ekonomiczne i ciche silniki, spełniają wszystkie obecne i przewidywane normy antyhałasowe w Europie i na świecie.

● **KUWEJT/EGIPT.** Linie lotnicze Kuwait Airways, które mimo inwazji Iraku na Kuwejt zachowały 15 samolotów komunikacyjnych, przeniosły czasowo na okres irackiej okupacji kraju swą główną kwaterę do stolicy Egiptu Kairu. Dodajmy przy tym, że w Arabii Saudyjskiej znajduje się 5-tysięczna armia kuwejcka podporządkowana obecnie saudyjskiemu dowództwu. Kuwejt ma tam też 30 samolotów bojowych Mirage 2000.

● **NIEMCY.** Przejęte przez Bundeswehrę z uzbrojenia byłej Narodowej Armii Ludowej NRD (NVA) radzieckie samoloty MIG-29 okazały się lepsze niż przypuszczano na Zachodzie. Wykazały to już pierwsze testy przeprowadzone w bazie lotniczej Preschen w Brandenburgii. Mimo dobrej oceny nie zapadła jeszcze decyzja o dalszym wykorzystaniu przyjętych po NVA, MIG-29. Mają one być nadal testowane do połowy 1991. Dopiero po zakończeniu tych prób rząd federalny zadecyduje, czy MIG-i-29 wejdą na uzbrojenie Bundeswehry, czy nie.

● **SRI LANKA.** Prasa poinformowała, powołując się na wiarygodne źródła w Ministerstwie Obrony, że Chiny sprzedały lotnictwu wojskowemu tego kraju 9 samolotów szturmowych A-5. Konkurentami na lankijskim rynku broni są niektóre państwa Europy Zachodniej i USA. W ciągu najbliższych miesięcy Włochy mają dostarczyć Sri Lance samoloty bombowe, a Amerykanie — śmigłowce bojowe. Rząd w Kolombo rozważa możliwości sprowadzenia uzbrojenia również z państw Europy Środkowowschodniej.

● **AUSTRALIA.** Lotnictwo wojskowe zdecydowało się na przebudowę czterech samolotów Boeing 707 na zbiornikowce do tankowania samolotów w powietrzu. Ich modyfikację zlecono zakładom Israel Aircraft Industries, w których jeden, przerobiony B.707, znajduje się obecnie w czasie lotów próbnych.

● **KOREA POŁUDNIOWA.** Wojsko zdecydowało się na wprowadzenie do jednostek śmigłowców transportowych typu Black-Hawk. W tym celu zakupiono w wytwórni Sikorsky licencję na produkcję UH-60P, który pod względem wyposażenia elektronicznego odpowiada wersji UH-60L. Przewiduje się zapotrzebowanie na około 100 maszyn o wartości 500 mln USD.

● **AUSTRALIA.** Linie lotnicze Ansett zamówiły w Airbus Industrie 10 samolotów A.321, które będą miały po 175 miejsc dla pasażerów i zostaną wyposażone w silniki CFM56-5B.

(kon)

DOOKOŁA ŚWIATA

Na samolocie Cessna 206 z pływakami (na zdjęciu poniżej z „Flug Revue") Amerykanin Tom Casey podjął 20 maja br. z Seattle próbę wieloetapowego przelotu dookoła świata z międzylądowaniami wyłącznie na jeziorach, rzekach i małych akwenach morskich. Przez San Diego, Oklahoma City, Lancaster, trasa lotu prowadziła do Washingtonu i stamtąd przez Halifax, Goose Bay, Narssarssuaq nad Grenlandię, potem do Keflavik w Islandii i Stornoway w Szkocji. Następnie przez Foynes w Irlandii, Como, Ateny, Kretę Tom Casey przeleciał do Aleksandrii. Doleciał jeszcze do Jeddah i tam musiał lądować w nocy na Morzu Czerwonym, skąd z powodu nagłej choroby przewieziony został do szpitala w Al-hara, gdzie poddany został natychmiastowej operacji.

Wydawało się, że teraz dzielny pilot zrezygnuje ze swego przelotu dookoła świata. Nic podobnego. Po blisko dwumiesięcznej rekonwalescencji wystartował do dalszego lotu — z Bahrajn do Dubaju, by przez Karaczi w Pakistanie polecieć do Indii i dalej, czego mu szczerze życzymy.

LATANIE NA ROWERACH

W połowie września br. spotkało się w Erbach (Niemcy) 18 pilotów, amatorów latania na rowerach, którzy w ramach klubu rowerowych konstrukcji ultralekkich rozegrali między sobą zawody. Startowano z rampy o wysokości 20 cm, z której należało wykonać rozbieg długości 80 m. Odległość lotu mierzono od startu do lądowania przy osadzeniu tylnego koła roweru. Zwycięzca Walter Helbig przeleciał 20,85 m i otrzymał nagrodę w wysokości 10 000 DM. Drugie miejsce przelotem 11-metrowym zajął Lynn Kumberg i otrzymał nagrodę 3 000 DM. Obaj pochodzą z klubu w Rastatt. Jeden z uczestników tego niezwykłego konkursu z Monachium powiedział rozgoryczony po zawodach: „600 godzin pracy nad takim latającym rowerem, a potem tylko... minuta lotu, nie zawsze pomyślnego, jak to widzimy na zdjęciu powyżej z „Flug Revue".

TU-154M Z CZARNYM KRZYŻEM

Na razie nie wiadomo, jakie po zjednoczeniu Niemiec będą losy wojskowego sprzętu lotniczego byłej NRD. Specjaliści z Luftwaffe chwalą jedynie MIG-i-29, które zamierza się zatrzymać. Tymczasem z lotnictwa wojskowego b. Narodowej Armii Ludowej przejęto jedynie niektóre samoloty transportowe i śmigłowce. Jeden z takich samolotów, Tu-154M już z czarnym krzyżem widzimy na zdjęciu powyżej z „Flug Revue". Lata on regularnie w służbie zjednoczonych Niemiec między Kolonią—Bonn i Berlinem.

MNIEJ SAMOLOTÓW I ŚMIGŁOWCÓW

19 listopada br. szefowie rządów i państw 22 krajów podpisali w Paryżu traktakt wiedeński o redukcji i ograniczeniu zbrojeń konwencjonalnych w Europie (CFE). Główną jego ideą jest osiągnięcie równowagi w uzbrojeniu konwencjonalnym Zachodu i Wschodu, gdyż poprzednio panowała znaczna, liczebnie prawie 10-krotna przewaga Układu Warszawskiego.

Dla UW i NATO dopuszczalna liczba samolotów bojowych wynosi po 6800, a śmigłowców uderzeniowych — do 2000. Proporcjonalnie największej redukcji podlega uzbrojenie armii radzieckiej i niemieckiej.

Dla sześciu krajów Układu Warszawskiego oznacza to redukcję samolotów bojowych (pierwsza liczba) i śmigłowców (druga liczba) do: Bułgaria — 235 i 67, Węgry — 180 i 108, Polska — 460 i 130, Rumunia — 430 i 120, ZSRR — 5150 i 1500, CSRF — 345 i 75. Dla Polski oznacza to tylko redukcję samolotów bojowych o 194, gdyż śmigłowców szturmowych mamy tylko ...29.

Integralną częścią podpisanego w Paryżu traktatu jest kilka deklaracji (CFE-1), wśród nich „Deklaracja rządu Republiki Federalnej Niemiec o liczebności niemieckich sił zbrojnych". Potwierdza ona, że rząd RFN podejmie redukcję liczebności swojej armii do 370 tys. w ciągu czterech lat (obecnie Bundeswehra liczy 525 tys. żołnierzy). W ramach tego pułapu nie więcej niż 345 tys. ludzi należeć będzie do sił lądowych i powietrznych. Bundeswehra będzie musiała sprzedać, przekazać lub złomować znaczne ilości uzbrojenia. By utrzymać 900 samolotów bojowych, trzeba zrezygnować ze 164, zaś aby zatrzymać 306 śmigłowców szturmowych — z 51 maszyn. Na zdjęciu z archiwum: radziecki MIG-29. (je)

SZYK I ELEGANCJA

We Francji największe domy mody projektują ubiory dla personelu linii lotniczych. Linie Air Inter zafundowały swym pracownikom, a mają ich 3500, uniformy według projektu sławnego domu mody Niny Ricci. Na zdjęciach z „Air et Cosmos" sukienki pracownic handlowych Air Inter (u dołu) oraz stewardes linii lotniczych TAT (poniżej), tym razem zaprojektowane przez dom mody Claire Barrata.

POWIETRZNI PRZEWOŹNICY (16)

GERMANIA FLUGGESELLSCHAFT MBH. Kolonia-Niemcy. Przedsiębiorstwo o mieszanym kapitale, zatrudnia 165 pracowników. Wykonuje przewozy czarterowe w Europie, basenie Morza Śródziemnego i na Środkowy Wschód. Sprzęt 6 samolotów B.737-300.

IBERIA. Madryt-Hiszpania. Przedsiębiorstwo państwowe w 99,8%, zatrudnia ponad 28 tys. pracowników. Wykonuje przewozy na wszystkie kontynenty. Sprzęt: 95 samolotów, w tym m.in. 35 B.727-300A, 18 DC-9, 15 MD-87, 8 A.300B4. W 1989 przewieziono ponad 14,9 mln pasażerów. Skrót: IB. Członek IATA.

ICELANDAIR. Reykjavik-Islandia. Przedsiębiorstwo o mieszanym kapitale, zatrudnia 1400 pracowników. Wykonuje przewozy w kraju, w Europie i do USA. Sprzęt: 13 samolotów, w tym 5 Fokker F.27-200, 3 B.737, 2 B.757-200ER i 1 B.727-100C. W 1988 przewieziono 838 tys. pasażerów. Skrót: FI. Członek IATA.

IRAN AIR. Teheran-Iran. Przedsiębiorstwo państwowe, zatrudnia ponad 10,5 tys. pracowników. Wykonuje przewozy w kraju, do Europy, na Środkowy i Daleki Wschód. Sprzęt: 27 samolotów, w tym m.in. 8 B.747, 7 B.727-100 i 200, 5 A.300B2-203, 4 B.707-320C. W 1988 przewieziono ponad 4,7 mln pasażerów. Skrót: IR. Członek IATA.

(ko)

POCZUJ SIŁĘ SWOICH PIENIĘDZY

An-28

Zdjęcie Wacław Hołyś

Dobrze jest być młodym, zdrowym i silnym. Modnie — jeszcze bogatym. Więc, kiedy polski biznesmen zrobi już pieniądze to... kupuje redakcję czasopisma, a tylko wyjątkowo samolot, śmigłowiec lub małe, prywatne lotnisko — patrz przykładowo Adam Smorawiński, były kierowca rajdowy. Biznesmen zachodni sprawdza się natomiast kupując lub tworząc od podstaw... linię lotniczą — patrz przykładowo Nick Lauda, były kierowca Formuły I. Jaki biznes, taki profit — a ten żartobliwy wstęp, wprowadza nas w poważny temat.

Lotnictwo jest takim rodzajem gry na polu ekonomii, w którym nakład jednego USD przynosi dużo większy zysk niż, gdy wyłożyć go na inny cel. Wysoko dochodowa jest zwłaszcza produkcja przemysłu lotniczego, jeśli biznes się uda — bo ryzyko w tej dziedzinie jest największe. Problem także w tym, że konkurencja olbrzymia, a i „zielonych" należy wyłożyć więcej niż w innych dziedzinach. Ta szczególna kondycja przemysłu lotniczego wynika z tego, że obecnie jego produkty finalne pełne są elektroniki nowej generacji, sztucznej inteligencji (dotyczy mikroprocesorów) i technologii tzw. hi-tech. Nie dotyczy to niestety produkcji polskiego przemysłu lotniczego.

Poczuj siłę swoich pieniędzy — zachęcają plakaty. Do ziszczenia marzeń Grabskiego, Kwiatkowskiego i innych o państwie suwerennym i silnym także ekonomicznie — jeszcze daleko. Jednym ze wskaźników poziomu gospodarczego danego państwa i jego wizytówką jest przemysł lotniczy i linie lotnicze. Z wielkim szacunkiem dla ludzi, którzy od przeszło 60 lat pracują dla Polskich Skrzydeł, trzeba podkreślić, że ich umysłowy i fizyczny wysiłek jest marnotrawiony. Nie na darmo jeden z pierwszych i większych ośrodków NSZZ Solidarność (działający także podczas stanu wojennego) powstał w środowisku WSK PZL Świdnik.

Długa jest lista nie zrealizowanych konstrukcji i to nie tylko inż. inż. Sołtyka, Dulęby, Misztala. Nie rozwiązano problemu podstawowego — produkcji silników. Perspektywa tutaj jest szczególnie kręta — opracowanie własnej konstrukcji, to czas 7—10 lat! Licencja i uruchomienie produkcji — poważne pieniądze, których polski przemysł silnikowy dla lotnictwa nie ma. Stan wojenny zrobił swoje, przerywając transfer opracowań i technologii z Zachodu.

Poczuj siłę swoich pieniędzy — lecz w zestawieniach zakładów, które pierwsze będą prywatyzowane nie ma fabryk lotniczych. Owszem, ekonomiści z Zachodu oglądali je i na tym w praktyce skończyło się. Na dobrą sprawę do sprywatyzowania nadają się tylko... PLL LOT.

Potencjał PZL Warszawa Okęcie, PZL Mielec (jedna z największych fabryk lotniczych w Europie), PZL Świdnik (jeden z kilku zaledwie europejskich producentów śmigłowców), czy PZL Bielsko (potencjalnie największa wytwórnia szybowców w Europie) jest bardzo duży, lecz przestarzały technicznie i nieefektywny ekonomicznie. Czas mamutów już minął.

Lata współpracy z RWPG i uzależnienie od radzieckich licencji wywarły swoje piętno. Produkcja polskiego przemysłu lotniczego w większości przeznaczona jest na rynek radziecki. I tutaj okazuje się, że taki rynek zbytu jest bronią obosieczną, robiącą straszliwe spustoszenie. ZSRR składał duże zamówienia, więc pozornie był dobrym partnerem, lecz uwikłał nasze zakłady w produkcję przestarzałych samolotów i śmigłowców. I tak dobrze, że nasi producenci wielokrotnie je modernizowali wprowadzając po kilkaset (!) zmian.

Obecnie ZSRR wielu wyrobów polskiego przemysłu lotniczego już nie chce. Nie odpowiadają mu także nowe ceny. Szans na sprzedawanie An-2, An-28, Mi-2 czy Wilgi w dużej liczbie na Zachodzie nie ma! Rychłe przejście w rozliczeniach z ZSRR na USD oznacza krach.

Planując rozwój polskiego przemysłu, także lotniczego i „dzieląc pracę" w obrębie RWPG uznano, że „polska specjalność to samoloty lekkie" i weszliśmy na drogę donikąd. Samoloty tzw. lekkie to jeden procent (!) światowej produkcji lotniczej, a produkcję szybowców w tej skali liczy się w promilach. Konkurencja producentów — małych, prężnych firm — olbrzymia. Natomiast produkcja samolotów komunikacyjnych, to prawdziwy AIR BUSINESS.

JERZY GIERUSZCZAK
Korespondencja z Wielkiej Brytanii

KONGRES spadochronowy

Fourth Technical Congress of Parachuting

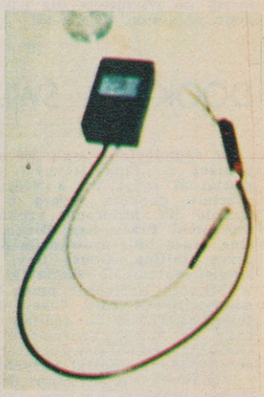
Hosted by:

THE BRITISH PARACHUTE ASSOCIATION

1 — klasztor Bisham Abbey, w którym odbywał się kongres (gościła tu swego czasu królowa Elżbieta I),
2 — automat firmy Airtech, który wywołał tyle emocji (Cypres),
3 — autor (z lewej) z przedstawicielem Królewskiego Aeroklubu Hiszpanii J. J. Sanzem, który będzie gospodarzem następnego kongresu,
4 — wiceprzewodniczący CIP Georgij Sierebriennikow wręcza proporzec DOSSAF-u kapitanowi statku (z lewej) w czasie wycieczki po Tamizie

Zdjęcia autora

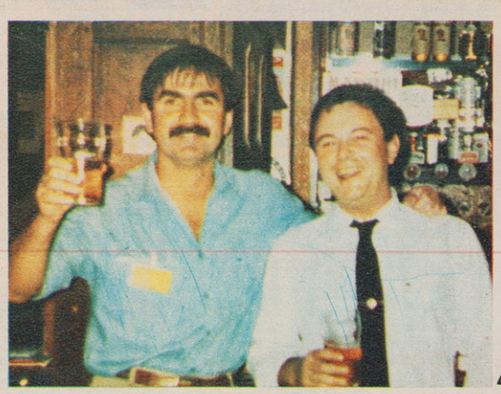
1



2

Już po raz czwarty odbył się Techniczny Kongres Spadochronowy. Tym razem przedstawiciele 30 państw, w tym Polski, przyjechali do Bisham Abbey. Miejsce konferencji zostało starannie wybrane przez organizatorów i muszę przyznać, że wybór okazał się trafny — Centrum Sportowe w Bisham Abbey uchodzi w Wielkiej Brytanii za jedno z najlepszych tego typu (zaraz po naszym wyjeździe wprowadzili się tutaj piłkarze reprezentacji Anglii, aby przygotować się do meczu z Polską), a położone jest pośród łąk nad brzegiem Tamizy, o pół godziny jazdy samochodem od Londynu.

Organizatorem Kongresu było Brytyjskie Stowarzyszenie Spadochronowe (BPA), którego prezydent Jim Crocker dokonał oficjalnego otwarcia, życząc wszystkim delegatom owocnych obrad. Zaraz po nim zabrał głos Bill Ot-



3

4

Wejście na rynek lotniczy z samolotem średniego lub dalekiego zasięgu dla naszego przemysłu pozostaje tylko marzeniem. W sferze możliwości leżą natomiast szybkie samoloty transportowo-pasażerskie o średnim udźwigu dla komunikacji lokalnej. Wymiana handlowa Niemcy—Polska—ZSRR nie obejdzie się w perspektywie bez samolotów dyspozycyjnych dla małych firm. Obecna produkcja lotnicza jest trudno sprzedawalna, a przecież potrzeba następców Mi-2 i Mi-8 (Sokół nie zastępuje żadnego z nich), lekkiego śmigłowca łącznikowo-patrolowego, ciężkich samolotów gaśniczych, wyspecjalizowanych małych samolotów dla rolnictwa i ekologii, zamiast latających mastodontów-trucicieli, samolotów sanitarnych, tanich w eksploatacji samolotów wielofunkcyjnych dla aeroklubów i wreszcie nowoczesnych samolotów wojskowych.

Tymczasem u nas rynek: konstruktor — producent — nabywca wciąż jest chory, pobudzany rojeniami o poważnych przedstawicielach poważnej firmy, którzy przyjadą z Zachodu z workiem „sałaty".

Przyjeżdżają i kręcą głowami w naszych zakurzonych składach nieżyciowych przepisów prawnych i zabytkowych technologii lub proponują śmieszne warunki. PEZETEL — mający tak udane transakcje, jak sprzedaż Citroenów w Polsce i zakup motocykli marki Honda dla ówczesnej milicji — śni, że... będzie importował samoloty do Polski. Inni śnili o produkcji np. ATR w Mielcu, szansach dla Okęcia w... modernizacji wojennych Dakot lub wyznawali rozbrajająco, że będąc dyrektorem dużego zakładu lotniczego nie interesują się... lotnictwem i produkcją samolotów.

Na ironię zakrawa fakt, że małe jest dobre. Lotnicze warsztaty przycupnięte w części hangaru na Babicach w Warszawie, wbrew planowi Balcerowicza, produkują szybowce dla odbiorcy krajowego i na eksport do Japonii. Jest to sympatyczne, lecz nie stanowi drogi wyjścia dla polskiego przemysłu lotniczego. Pozostaje niestety — oby tylko częściowa restrukturyzacja. To już było w latach 60. Spustoszenia spowodowane tym odczuwalne są właśnie teraz. Przejdziemy przez to samo — tylko zamiast kluczy 8/10 i nocników będą (?) pralki, lodówki i skutery, co już i tak było.

WALDEMAR CZERNISZEWSKI

AIR BUSINESS

Czołowi producenci samolotów Boeing, Airbus, Mc Donnell Douglas, British Aerospace i Fokker mają dużo zamówień, co potwierdza dalszą progresję komunikacji lotniczej na świecie. Najlepiej sprzedawanym samolotem jest średniodystansowy Boeing 737.

● Continental Airlines zamówiły 50 Boeingów 737-300 i złożyły opcję na 50 dalszych. Dostawa przewidziana jest na lata 1992—1997 na sumę 2,8 mld USD. Przewiduje się, że część zamówienia może być zmieniona na samoloty typu Boeing 737-400 lub 737-500. Alitalia planuje zakup 40 Boeingów 757 z silnikami Pratt and Whitney PW 2037. Wymienieni dwaj przewoźnicy, to najpoważniejsze przykłady transakcji koncernu Boeinga jesienią 1990. Należy zwrócić uwagę, że wielu ekspertów ocenia, iż samoloty Boeing 737 są bardziej przyszłościowym rozwiązaniem dla europejskich linii typu PLL LOT — rozszerzających trasy krajowe ku średniodystansowym połączeniom międzynarodowym — niż samoloty typu ATR-72.

● Także Airbus nie narzeka na brak zamówień. Gulf Air kupują 12 Airbusów w wersji A. 321. Jest to wersja dla 186 pasażerów, będąca rozwinięciem wersji A. 320 (130-miejscowej). Zamówiono także tuzin samolotów w wersji A. 320 i złożono opcję na dalsze 6. Lufthansa początkowo złożyła opcję na 10 A. 320, a ostatnio przekształciła ją w zamówienie na 28 egzemplarzy i opcję na 12. Lufthansa zainteresowana jest także zakupem aerobusów w wersji A. 321. Singapore Airlines złożyły opcję na dwa A. 310-300 z dostawą w terminie do marca 1991.

● Mc Donnell Douglas może sprzedawać około 60 swoich samolotów w wersji MD-80. Alitalia zamówiła 25 samolotów i złożyła opcję na dalsze 25. Kwestią czasu jest tylko wybór tego przewoźnika pomiędzy MD-82 a MD-87. Minerve (francuskie linie charterowe) złożyły opcję na dwa MD-83. Samoloty tego typu (2 egzemplarze) zamówił także inny przewoźnik francuski — Air Liberté.

● Najpoważniejsze zamówienie producent brytyjski — British Aerospace — otrzymał od Discovery Airlines, hawajskiego przewoźnika lokalnego, utrzymującego komunikację pomiędzy wyspami. Wspomniane linie zamówiły 12 BAe 146 złożyły opcję na jeszcze dwa. Dostawa przewiduje 5 BAe 146 w wersji 200 i 7 w wersji 300.

● Zakłady Fokkera otrzymały zamówienie od International Leisure Group na 15 Fokkerów 100, przeznaczonych dla Air Europe. Złożono także 11 opcji.

● Trwa dobra passa firmy Embraer, znanej powszechnie dzięki wygranemu konkursowi na samolot szkolno-treningowy dla RAF — Tucano. Dotyczy to także samolotów pasażerskich. Przewoźnik Comair (z Delta Connection) zamówił 40 samolotów typu Embraer Brasilia i złożył opcję na 40 dalszych. Brazylijskie samoloty będą obsługiwały lokalne połączenia, zwłaszcza dla turystów na Florydzie. Nie jest to jednak największe zamówienie na samoloty pasażerskie wyprodukowane przez Embraer! Otóż, firma brazylijska razem z partnerem argentyńskim (Fama) otrzymała zamówienie na 127 samolotów komunikacji lokalnej typu CBA-123, 19-miejscowych, z napędem turbośmigłowym. Samoloty mają wejść do służby w 1992 m.in. na liniach: Sky West, Express Airlines, Ontario Express, Brit Air (Francja) i Kar Air (Finlandia), a także argentyńskich regionalnych: Cata i Lapa, oraz w lotnictwie wojskowym tego kraju. Cena jednego egzemplarza samolotu CBA-123 jest szacowana na 4,5 mln USD.

Sprzedam lotnię Magic, motolotnię, śmigła, spadochron, czujnik elektrowario, silnik trabant, rury duralowe. **Binkowski, Blankowa 15/17, Wałbrzych.**

Sprzedam Combat Aircraft of WW II. **Warunek:** koperta + znaczek. **Robert Kobuszewski, 04-525 Warszawa, Działowa 7.**

Paraglajty materiały zachodnie, śruby, nakrętki atestowane, śmigła, elektrowario, spidbary, rury profilowe, system ratowniczy (rakieta). **AEROSPORT, Wałbrzych, Słowackiego 8, tel. 232 66 (czwartek).**

Pilnie sprzedam lotnię wyczynową Kanion Kilo — stan idealny (4 loty wylatano równe 3 godziny). **J. Stępnikowski, Puńców 118, Cieszyn 43-400, tel. grzeczn. 208-87 (do 15.00).**

Spółka projektowa **EXTRAPLAN** oferuje plany w skali 1:72 — siedem stron A4, 6 rzutów, szczegóły wyposażenia, wnętrza kabin, uzbrojenie
ZESTAW 1: FOKKER D.XXI, AH1T Sea Cobra
ZESTAW 2: Me 163 Komet, MiG-29. Dla handlowców zniżki cena każdego zestawu 2700 zł + zaliczenie pocztowe
zamówienia pod adresem: **EXTRAPLAN, skr. poczt. 9, 90-960 Łódź 11.**

tley, szef Komisji Bezpieczeństwa Międzynarodowej Organizacji Spadochronowej (CIP), proponując, aby głównym przesłaniem Kongresu była poprawa bezpieczeństwa w sporcie spadochronowym.

Tuż przed oficjalnym otwarciem odbyły się pokazy spadochronowe, przygotowane przez znany brytyjski zespół spadochroniarzy wojskowych Red Devils (Czerwone Diabły). Po pokazach i otwarciu przystąpiono do obrad, które do końca toczyły się w typowo angielski sposób, tzn. bez zbytniego pośpiechu, ale zgodnie z ustalonym wcześniej programem. I tak jako pierwszy wystąpił Bill Ottley z USA, omawiając rok 1989 w spadochroniarstwie. Powiedział między innymi, że niepokojąco wzrasta liczba ofiar śmiertelnych w sporcie spadochronowym (1989 — 176 wypadków śmiertelnych, zaś w 1988 — 123). Ze statystyk wynika, że w bloku wschodnim skakanie jest 3—4 razy bezpieczniejsze niż w pozostałych krajach świata!

Za bardzo ciekawy i pouczający należy uznać program jaki przedstawili Pete Reynolds i Simon Ward (pierwszy jest znany z filmów video jako Wally Gubbins, drugi zaś jest jednym z najbardziej znanych w świecie kamerzystów spadochronowych), dotyczący produkcji treningowych filmów video, przyspieszających w znacznym stopniu podnoszenie kwalifikacji ucznia-skoczka. W drugiej części tego wystąpienia Pete Reynolds zaprezentował opracowany przez siebie nowy sposób nauczania skoczka akrobacji zespołowej. Cały kurs to 10—15 skoków, po których spadochroniarz w zespole 4. osobowym jest w stanie wykonać 4 do 5 formacji. Uważam ten nowy system za rewelacyjny i dlatego kupiłem od pomysłodawcy i producenta 2 kasety video, zawierające filmy przedstawiające ten nowy system szkoleniowy (WARP — Worldwide Approved Relative — Work Progression). Mam nadzieję, że uda się go wdrożyć i z pomyślnością stosować do nauki spadochroniarstwa także w naszym kraju.

Należy też odnotować omówienie przez znanego skoczka i przedstawiciela firmy Strong Enterprises USA Billa Morrisseya, wypadków związanych ze skokami na tzw. tandemie. Nie będę się rozpisywał na ten temat z tej prostej przyczyny, że w Polsce nie ma nawet jednego spadochronu typu tandem, więc problem jakby nas nie dotyczy. Chciałbym tylko powiedzieć, że ze wszystkich wyszkolonych na świecie uczniów-skoczków w 1988 wstąpiło do spadochroniarstwa przez skoki na tandemie 33% ogółu wyszkolonych podstawowo skoczków (59% kurs tradycyjny, tzw. na linę, pozostałe 8% to AFF).

Jako sposób na podniesienie bezpieczeństwa w spadochroniarstwie wielu z delegatów uznało szersze stosowanie urządzeń samoczynnie otwierających spadochron zapasowy w sytuacjach krytycznych. W związku z tym prezentowano różne tego typu urządzenia. Za bardzo dobry i pewny należy uznać automat FXC 12 000, produkowany przez amerykańską firmę Guardian Parachute.

Burzliwą dyskusję wywołał szef niemieckiej firmy Airtech, Helmut Cloth, przedstawiają po raz pierwszy publicznie swój automat o nazwie Cypres (Cybernetic Parachute Release System). Jest to rewelacyjnie mały i prosty w obsłudze aparat, o którego niezawodności właściciel firmy powiedział, że ofiaruje najnowszy model Mercedesa każdemu, kto stwierdzi nieprawidłowe działanie jego produktu. Cypres to urządzenie oparte na mikroprocesorach; wyciągając szpilkę zamykającą pokrowiec spadochronu działa w nietradycyjny sposób: ładunek wybuchowy wystrzeliwuje ostrze, które odcina linkę blokującą pilocik spadochronu zapasowego. Wydaje mi się, że jest to mała rewolucja w tej dziedzinie spadochroniarstwa, która niestety chyba do nas nie dotrze, ze względu na cenę tego urządzenia (1 200 DM za sztukę). Tak więc musimy w dalszym ciągu polegać na nie zawsze dobrze działających rosyjskich, poczciwych KAP-ach, o których świat już dawno zapomniał.

Podczas kongresu prezentowano również inny sprzęt spadochronowy. I tak firma Larsen and Brusgaard z Danii oferowała do sprzedaży aparaturę video do sędziowania zawodów spadochronowych oraz znakomite wysokościomierze akustyczne DYTTERY. Firma angielska Thomas Sports Equipment — doskonałej jakości pokrowce spadochronowe, znany publicysta amerykański Dan Poynter reklamował swoje spadochronowe książki, zaś francuska firma Parachute de France wzbudzała niejako zazdrość innych producentów, prezentując swoje jak dotąd najbardziej udane dziecko — spadochron Blue Track w pokrowcu Atom (całość — spadochron główny + zapasowy + uprząż — waży około 6 kg!), który zrobił oszałamiającą karierę w świecie.

W czasie trwania zjazdu uczestnicy dyskutowali na temat rozwoju trenerstwa spadochronowego oraz standaryzacji wyrobów przemysłu spadochronowego i certyfikatów na nie, ponadto wymieniano nowości i informacje. Rozmawiano także na temat przyszłości Technicznego Kongresu Spadochronowego, a wszystkie te poczynania miały jeden cel — uczynić sport spadochronowy sportem w pełni bezpiecznym.

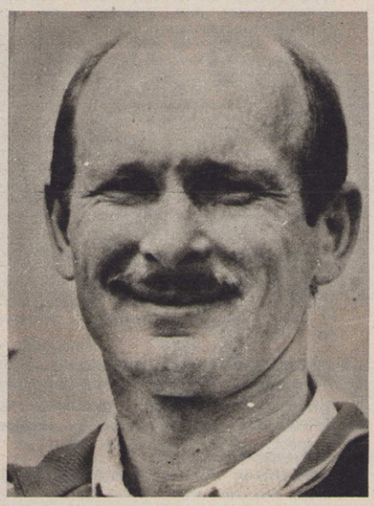
Aby delegaci nie byli zbyt znużeni całodziennymi dyskusjami, odczytami i pokazami, organizatorzy zafundowali nam kilkugodzinną wycieczkę statkiem po Tamizie. Ale nawet tam przy kuflu angielskiego piwa rozmowy sprowadzały się praktycznie do spadochroniarstwa. Ostatniego wieczoru po zamknięciu obrad, w głównej sali klasztoru Bisham Abbey podano wykwintną i na dodatek smaczną kolację. I na tym Kongres zakończył się.

Pod względem organizacyjnym przeprowadzony był bez zarzutu. Wszyscy jednogłośnie orzekli, że organizacja następnej tego typu imprezy jest niezbędna. Świadczy o tym fakt, że w tym roku znacznie wzrosła liczba reprezentowanych krajów, a zjechali na nią delegaci nawet z Hong-Kongu, Japonii, Meksyku czy Chin. Postanowiono, że następnym organizatorem Kongresu będzie Królewski Aeroklub Hiszpanii, a miejscem Barcelona. Po Barcelonie kolejny kongres chcą organizować Szwedzi. A może Polska zgłosiłaby swoją kandydaturę? Jest to impreza wprawdzie trudna w organizacji, ale korzyści płynące z niej są znaczne, łącznie z finansowymi.

"SKRZYDLATA POLSKA" klasyfikuje sportowców lotniczych 1990

1. WŁODZIMIERZ SKALIK (Aeroklub Częstochowski) – sport samolotowy;
2. JANUSZ TRZECIAK (Aeroklub Rzeszowski) – szybownictwo;
3. JANUSZ DAROCHA (Aeroklub Częstochowski) – sport samolotowy;
4. FRANCISZEK KĘPKA (Aeroklub Bielsko-Bialski) – szybownictwo;
5. WACŁAW WIECZOREK (Aeroklub Krakowski) – sport samolotowy;
6. CZESŁAW ZIOBER (Aeroklub Gliwicki) – modelarstwo lotnicze;
7. JANUSZ CENTKA (Aeroklub Leszczyński) – szybownictwo;
8. MARIAN KAZIRÓD (Aeroklub Częstochowski) – modelarstwo lotnicze;
9. MARCIN SZENDER (Aeroklub Gliwicki) – modelarstwo lotnicze;
10. STANISŁAW ZIENTEK (Aeroklub Bielsko-Bialski) – szybownictwo.

WŁODZIMIERZ SKALIK — mistrz świata w lataniu precyzyjnym

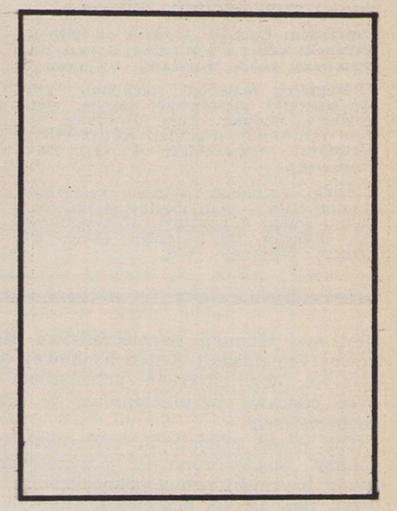


JANUSZ TRZECIAK — mistrz Europy w klasie standard, wykonał przelot 1 000 km

JANUSZ DAROCHA — wicemistrz świata w lataniu precyzyjnym, zwycięzca międzynarodowych zawodów w Schoenhagen, mistrz Polski

FRANCISZEK KĘPKA — wicemistrz Europy w klasie standard

WACŁAW WIECZOREK — drugi wicemistrz świata w lataniu precyzyjnym

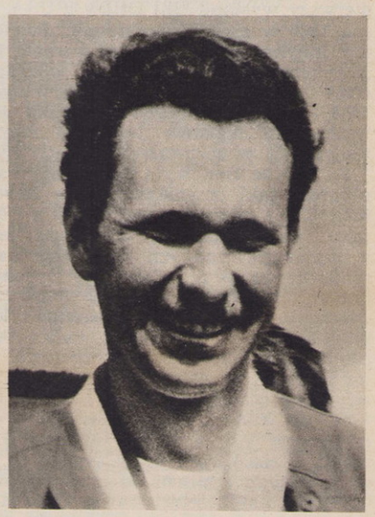


CZESŁAW ZIOBER — drugi wicemistrz Europy modeli swobodnie latających, w klasie szybowców F1A

JANUSZ CENTKA — ustanowił 12 rekordów Polski (6 jeszcze nie zatwierdzono), czwarty w międzynarodowych zawodach Ameriglide, mistrz Polski w klasie otwartej, wykonał przelot 1 000 km

MARIAN KAZIRÓD — czwarty w mistrzostwach świata i mistrz Polski w klasie makiet latających na uwięzi F4B

MARCIN SZENDER — wicemistrz świata juniorów w klasie modeli swobodnie latających z napędem silnikowym F1C



STANISŁAW ZIENTEK — wykonał przelot 1 000 km

Zdjęcia: Bernard Koszewski (6), Henryk Kucharski (1) i archiwum (3)

POLSKIE LINIE LOTNICZE · POLISH AIRLINES

Nr 9 (244) Rok XXI GRUDZIEŃ 1990

LOT NOWINY • NEWS

Czas refleksji

Boże Narodzenie — najpiękniejsze ze świąt, niosące ze sobą tak wiele ciepła, ufności, wspomnień i refleksji. Jakże inne od tamtych sprzed roku. W jakże innym, odmienionym żyjemy dziś kraju. Zabiegani, zaaferowani codziennymi sprawami, mamy wreszcie chwilę wytchnienia w rodzinnym, czy przyjacielskim gronie. Okazję do zastanowienia się nad tym, co przyniósł nam rok mijający, co zrobiliśmy, a czego nie udało się dokonać.

Myślę, że i my — z PLL LOT — mamy wiele do przemyślenia. Blisko 62 lata działalności naszego przedsiębiorstwa zobowiązują. Był to okres bogaty w ważne wydarzenia, rozwijania sieci połączeń, zdobywania nowych rynków. Mamy utrwaloną pozycję w gronie przewoźników lotniczych. Samoloty ze znakiem stylizowanego żurawia znane są na wszystkich kontynentach, wszędzie tam dokąd docierają w lotach rozkładowych i czarterowych — od Anchorage na Alasce po Tokio i Melbourne. Nasi piloci na szkoleniu w zakładach Boeinga uzyskali najwyższe oceny, zagraniczni (zwłaszcza!) pasażerowie chwalą naszą kuchnię oraz urodę i gracje naszych stewardes. Jest wiele pochwał, choć — jak zwykle w życiu — zdarzają się i negatywne oceny.

Za nieco ponad tydzień powitamy Nowy 1991 Rok. Jaki będzie, co nam przyniesie? Wiele ostatnio mówiło się o tym, że czekają nas trudne chwile. Dotyczy to zarówno kraju, jak i naszego przedsiębiorstwa, nas wszystkich. Tak się złożyło, że listopad 1990 stał się miesiącem zmian rządzących, czy też kierujących ekip: Polska, Wielka Brytania, Bułgaria, a i — choć w innej już skali — również LOT. Nowe, zastępujące dotychczasowe, niosą ze sobą odmienne programy, pragną nie tylko konsekwentnych, gruntownych reform, lecz także innego myślenia, innego spojrzenia na środki i metody działania. Odrzucają z reguły to wszystko, co się nie sprawdziło, co już przestarzałe, co nie nadąża za rozwojem i przemianami społeczno-gospodarczymi, co stało się „kulą u nogi". Dla wielu jest to wstrząsem, niepokoi, rodzi obawy. Bo oto nagle wszystko się zmienia, wali się światek utartych nawyków, utrwalonych przez dziesiątki lat układów, rutynowego, schematycznego myślenia. Tak długo było niby dobrze, a tu nagle wszystko ma być inaczej.

Tak właśnie — inaczej! Jeśli chcemy rzeczywiście „wejść do Europy i świata", jeśli chcemy, aby LOT był nowoczesnym przedsiębiorstwem, miał dobrą markę wśród towarzystw lotniczych. Mówi się, że wracamy do normalności, choć myślę, że nie jest to właściwe określenie tego wszystkiego, co zaczynamy robić. Bo jakże można wracać do czegoś, czego nie było również i w PLL LOT przez ostatnie 45 lat? Może więc lepiej — tworzymy normalność w naszym działaniu, odrzucając to wszystko, co normalnym nigdy nie było. Nie jest to łatwe, ale jakże ambitne zadanie. I tak trzeba patrzeć na to wszystko, co w tej chwili robi się w PLL LOT. Nie jest to przy tym „sztuka dla sztuki". Chodzi o to, aby lepiej i sprawniej nam się pracowało, aby była wreszcie sprawiedliwa ocena tej pracy, wyrażająca się również w zarobkach, abyśmy mieli wszyscy poczucie tego, że od nas samych wszystko zależy. A nasza lepsza i sprawniejsza praca to także wysoka jakość świadczonych dla pasażerów i kontrahentów usług przewozowych.

Za niewiele dni powitamy Nowy Rok. Oby był lepszy od mijającego. Choć trzeba będzie przejść przez niełatwy okres, może nawet nieco się cofnąć, jeśli chodzi o obecną sieć połączeń — efekty powinny być korzystne dla LOT-u, dla naszych Pasażerów, dla nas wszystkich. A więc — Do Siego Roku!

A w imieniu tych wszystkich co w powietrzu — pilotów, stewardes i stewardów — najlepsze życzenia Świąteczne i Noworoczne składa nasza latająca dziewczyna

Agnieszka Zaremba

WSZYSTKIM NASZYM PASAŻEROM I CZYTELNIKOM

- **spełnienia pragnień o bliskich i dalekich powietrznych podróżach**
- **miłych chwil na pokładach naszych samolotów**
- **a nade wszystko zdrowia i pogody ducha**

z okazji ŚWIĄT BOŻEGO NARODZENIA

i

NOWEGO 1991 ROKU

życzą

Polskie Linie Lotnicze LOT i LOT Nowiny

NASZE B-767

W poprzednim numerze LOT Nowiny pokazaliśmy nasze Iły-62 w komplecie. Fotoreporterowi udało się tym razem „złapać" trzy Boeingi 767 na płycie warszawskiego lotniska Okęcie. Od lewej samoloty „Kraków", „Gniezno" i „Warszawa" w czasie krótkiego postoju na ziemi

Porozmawiajmy

Jak już pisaliśmy, od dnia 15 listopada 1990 PLL LOT mają nowego dyrektora naczelnego. Został nim mgr Bronisław Klimaszewski, który przed dziewięcioma laty wygrał konkurs na to stanowisko. Wtedy nadrzędne władze nie uznały tego wyniku, a ówczesny minister komunikacji, Mieczysław Zajfryd, mianował na to stanowisko gen. brygady Józefa Kowalskiego. Załoga LOT-u czekała na zrealizowanie swej woli 9 lat i cztery miesiące.

Nowy dyrektor LOT-u uznał, że musi przede wszystkim spotkać się z załogą, że musi z nią porozmawiać. Pierwsze takie zebranie odbyło się w hangarze nr. 4 na warszawskim Okęciu 19 listopada br., a więc już w cztery dni po objęciu stanowiska. Drugie — dzień później, w sali konferencyjnej wieżowca przy Alejach Jerozolimskich w Warszawie. W obu przypadkach nowego szefa przedstawił Andrzej Mówczan, przewodniczący Rady Pracowniczej PLL LOT. Rozmowy były szczere, otwarte, nie unikano w nich ani obaw, ani trudnych problemów. Dyrektor naczelny nie ukrywał, że przyszedł do LOT-u, a raczej powrócił — z projektami głębokiej reformy, dotyczącej zwłaszcza organizacji przedsiębiorstwa. Będzie ona dotyczyła także spraw zaniedbanych — głównie płac, przerostów personalnych i administracyjnych. Projektów jest dużo, wszystkie zmierzają do zdynamizowania pracy i struktur przedsiębiorstwa, unowocześnienia organizacji. Wiele z nich wymaga jeszcze narad ze specjalistami, dyskusji, przemyśleń. Stąd na decyzje trzeba będzie jeszcze poczekać. Wiadomo, że powstanie pion handlowy, niezbędny w tego typu przedsiębiorstwie, a personel latający znajdzie się w osobnym, wydzielonym dziale.

Po krótkim wystąpieniu dyrektora, było wiele pytań. Z odpowiedzią na niektóre trzeba będzie jeszcze poczekać. Wszystkie natomiast świadczyły o zaangażowaniu załogi w sprawy PLL LOT.

I jeszcze jedno ważne wydarzenie. Oto 22 listopada dyrektor naczelny PLL LOT spotkał się na konferencji prasowej z dziennikarzami agencji informacyjnych, prasy, radia i telewizji. Spotkanie to, na które przybyło ponad 80 osób, trwało dwie i pół godziny. Było mnóstwo pytań i wyczerpujących odpowiedzi. Po raz pierwszy w tradycji naszych konferencji prasowych musieliśmy zrobić przerwę, a i tak w czasie jej trwania dyr. Bronisław Klimaszewski udzielił kilku wywiadów dla wszystkich programów Polskiego Radia i Telewizji Polskiej. Zainteresowanie dziennikarzy sprawami naszego przedsiębiorstwa jest duże, będziemy starali się informować ich, a przez to opinię publiczną o wszystkich przemianach, jakie niewątpliwie nastąpią w naszym przedsiębiorstwie.

Z OKAZJI ŚWIĄT BOŻEGO NARODZENIA I NOWEGO – 1991 ROKU LOT NOWINY OGŁASZAJĄ KONKURS POD HASŁEM

z LOT-em w szeroki świat

squadron/signal publications inc.

Prosimy dokładnie obejrzeć konkursowe zdjęcia i odpowiedzieć na zadane pytania. Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem: Redakcja LOT Nowiny — DX-3, PLL LOT, Aleje Jerozolimskie 65/79, 00-697 Warszawa, LIM Centrum.

A oto nagrody: I — torba podróżna, II — torba turystyczna, III — koszulka reklamowa z czapeczką, a także nagrody pocieszenia — długopisy Ballograf i albumy 60-lecia LOT-u.

Będą również dodatkowe nagrody. Oto firma „Comfort", jedyny oficjalny dystrybutor wydawnictw „Squadron/Signal", Warszawa, Hoża 50, tel. 280-132, 281-472, fax 218-429, przeznaczyła na nasz konkurs 10 egzemplarzy swojego wydawnictwa.

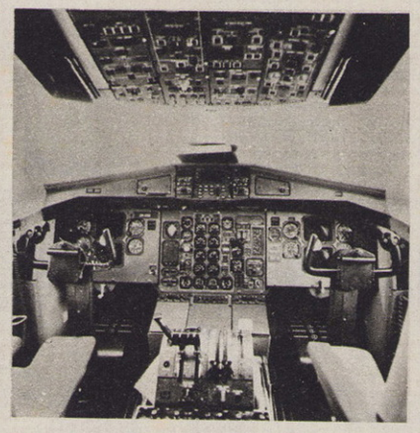
Termin nadsyłania rozwiązań — do 15 stycznia 1991.

Życzymy powodzenia.

Kim jest ta uśmiechnięta Pani? Jakie wydarzenie łączy ją z tym samolotem?

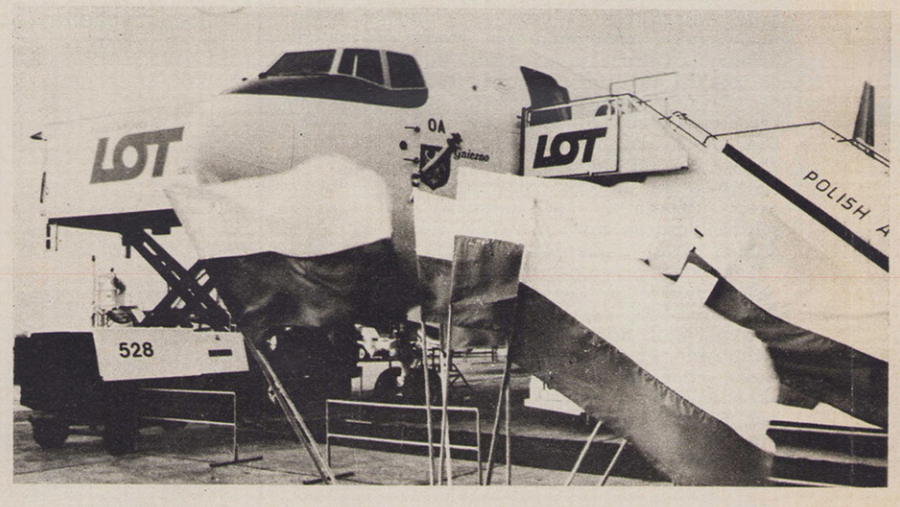
Prosimy określić typ samolotu z takim statecznikiem pionowym.

Pracownicy PLL LOT mają na rękawach mundurów złote paski, oznaczające pełnioną funkcję. Kim jest ten sympatyczny LOT-owiec?



Jakiego typu samolotu jest to kabina pilotów: Tu-134A, ATR-72 czy An-24?

Czy to kontrola techniczna silnika samolotu: Tu-154M, Il-62M czy B-767?



Kiedy powstały Polskie Linie Lotnicze LOT? Prosimy podać dokładną datę.

Kto przez 12 lat był dyrektorem naczelnym PLL LOT. Prosimy podać imię i nazwisko.

Czy to kabina pasażerska: Il-62M, Tu-154M czy B-767?

Kiedy otwarte zostało połączenie PLL LOT z Warszawy do Pekinu: w 1978, 1987, 1990 roku?

Ile zagranicznych portów lotniczych obejmuje obecnie sieć rozkładowych połączeń LOT-u: 30, 45, 60?

Wrażliwe serca

Najpierw był apel red. Jolanty Ciamciary z Wrocławia: Zdzisław Pejka, ma dopiero 24 lata, jest bardzo zdolnym, inteligentnym człowiekiem, ale ze względu na kalectwo nóg nigdy w życiu nie chodził. Ma jednak szansę. Prof. Ilizarow z ZSRR podjął się dokonania operacji, która może przywrócić zdrowie temu młodemu człowiekowi. Potrzebne są pieniądze.

Na ten apel odpowiedziało wiele osób — przede wszystkim załoga PLL LOT, zdopingowana do działania przez panie Krystynę Fałat Zielińską i Annę Preś. W swoim apelu pisały one: „PLL LOT już niejednokrotnie niosły pomoc ludziom niepełnosprawnym i cierpiącym. Mamy nadzieję, że i ta akcja nie pozostanie bez echa, że pozwoli na przywrócenie młodemu człowiekowi sprawności fizycznej, powrotu do normalnego życia i wiary w dobroć i życzliwość ludzką."

Na apel odpowiedziało wielu pracowników PLL LOT. Zebrano — w grudniu 1989 roku — 820 tys zł. Do tego doszła dotacja Rady Pracowniczej w wysokości 2 mln zł. Dyrektor PLL LOT przyznał bezpłatne przeloty na trasie do Moskwy i z powrotem. „Niech łzy radości i nadziei kalekiego chłopca będą dla każdego z Was podzięką, z głębi serca płynącą..." — pisały Krystyna Fałat Zielińska i Anna Preś do załogi LOT-u.

Takich spraw było znacznie więcej. Niezapomnianym przeżyciem było wręczenie w 1988 roku daru 15 mln złotych na zakup aparatury do leczenia raka szpiku kostnego u dzieci — klinice w Poznaniu. Nasza Rada Pracownicza wielokrotnie pomagała potrzebującym, a już z reguły dyrekcja LOT-u wspomaga bezpłatnymi biletami dzieci udające się na operacje m.in. serca w zagranicznych szpitalach. I tak z pomocy LOT-u — bezpłatny przelot na trasie Warszawa—Paryż—Warszawa oraz 50-procentowa ulga dla opiekuna — skorzystał kilkuletni Kubuś T. z Poznania. Po serii operacji chłopiec czuje się dobrze. Pisała o nim m.in. prasa zachodnioniemiecka. Ostatnio z podobną pomocą ze strony Rady Pracowniczej LOT-u spotkała się 12-letnia Magdalenka S. z Sosnowca. Takich przykładów jest znacznie więcej.

Jest jeszcze jeden rodzaj pomocy. Oto na przykład Koło TPD Pomocy Dzieciom z Chorobami Nowotworowymi w Poznaniu, razem z PLL LOT zorganizowało wycieczkę do Warszawy samolotem dla siedemdziesięciorga dziewcząt i chłopców. Poza bezpłatnym przelotem z Poznania do Warszawy dzieci otrzymały także LOT-owskie upominki.

Ostatnio, wspomniana już Anna Preś z pionu Dyrektora Naczelnego PLL LOT, umożliwiła zwiedzenie Krakowa 80-osobowej grupie dziewcząt niepełnosprawnych ze Specjalnego Zakładu Wychowawczego w Pustelniku II koło Warszawy, prowadzonego przez Zgromadzenie Sióstr Franciszkanek. Dzięki jej zabiegom i uzyskanej zgodzie Dyrekcji, dziewczynki poleciały w dwóch grupach do dawnej stolicy Polski. Było to dla nich ogromne, niezapomniane przeżycie, a dla nas chwila radości.

Na naszych zdjęciach — wycieczka dziewcząt z Pustelnika II do Krakowa samolotem Tu-154M.

PO PROSTU SERCE!

LOT UFUNDOWAŁ BILETY

Pisaliśmy już o kłopotach rodziny państwa Szymańskich z Sosnowca. Ich 12-letnia córeczka, Magdalenka, została [illegible] specjalistów skiepotona", sosnowieckie „Delikatesy", spółka „Kamen", kantor wymiany walut w Dąbrowie Górniczej. Kwotę 300 dol wpłaciła nieznajoma, u-

W piątek, 16 listopada br. odlecieli samolotem rejsowym LOT-u z Warszawy do Nowego Jorku rodzice księdza Jerzego Popiełuszki — Marianna i Władysław wraz z osobami towarzyszącymi. Na lotnisku w Newark powitani zostali przez księży z polskiej parafii w Doylestown, przedstawicieli Polonii Amerykańskiej oraz nowojorskiej placówki PLL LOT. Celem podróży za ocean było wzięcie udziału w odsłonięciu pomnika księdza Jerzego oraz poświęceniu ołtarza i organów w kościele polskim w Doylestown, znanym jako amerykańska Częstochowa. Przebieg uroczystości utrwaliła ekipa telewizji polonijnej „Polska Niedziela", a bezpłatne bilety na przelot państwa Popiełuszków na trasie Warszawa—Nowy Jork—Warszawa ufundowały Polskie Linie Lotnicze LOT.

LOT w ISTAMBULE...

Pierwszych pasażerów klasy business na trasie Warszawa—Istambuł powitali przedstawiciele naszego przedstawicielstwa w mieście nad Bosforem, a załoga kapitana Hamana otrzymała tort.

LOT Nowinki

Z dniem 1 grudnia nastąpiła podwyżka cen biletów na liniach krajowych PLL LOT. Jest ona znaczna, bo wynosi około stu procent. Powodem stał się znaczny wzrost cen paliwa lotniczego. Dla przykładu — z 1,8 mln zł w lipcu br. do 4,5 mln zł za tonę obecnie. Dotychczasowe wpływy, uzyskiwane przy stosowaniu średniej taryfy ok. 90 tys. zł za przelot, nie pokrywały nawet połowy ponoszonych przez LOT kosztów. A oto nowe ceny biletów (w tysiącach złotych) na poszczególnych trasach w jednym kierunku z Warszawy (lub do Warszawy) do: Gdańska — 160, Krakowa — 150, Poznania — 150, Rzeszowa — 180, Szczecina — 210 i Wrocławia — 190.

* * *

Są nie tylko podwyżki cen biletów — także obniżki. Oto od 25 grudnia do 14 kwietnia 1991 ceny biletów z Warszawy do Nowego Jorku i z powrotem wynoszą 619 dolarów USA, a do Chicago — 649. W okresie od 15.04.—14.06.1991 ceny te będą wynosiły 659 i 699 dolarów USA, a będą obowiązywały poza piątkiem, sobotą i niedzielą. Bilety takie mają ważność 1 rok. Rezerwacji można dokonać najwcześniej na trzy dni przed odlotem.

Stosowane są również ulgi. I tak od 25 grudnia do 14 kwietnia 1991 można skorzystać z tzw. superapexu, a wtedy cena biletu do Nowego Jorku wynosi 578 dolarów, a do Chicago — 728 dolarów w obu kierunkach. Od 15 kwietnia do 14 czerwca ceny te wyniosą odpowiednio 615 i 765 dolarów USA. Bilety takie posiadają trzymiesięczną ważność. Rezerwacja i wykupienie biletu najpóźniej na siedem dni przed odlotem.

Istnieją również zniżki rodzinne. I tak, jeżeli głowa domu (mąż lub żona, albo i razem) podróżuje z dziećmi do Nowego Jorku i z powrotem, to jedna osoba płaci 824, a pozostałe po 412 dolarów, do Chicago: 1 040 i po 520 dolarów. Radzimy starannie zaplanować termin podróży.

...i w USA

Znakomicie współpracuje się nam — LOT Nowinom — z nowojorską placówką PLL LOT, z Barbarą Dziedzic i Krzysztofem Ziębińskim. Otrzymujemy od nich materiały informacyjne i ilustracyjne o wydarzeniach związanych z naszym przedsiębiorstwem.

Oto róże dla naszej pasażerki — Stefanii Powers, znanej aktorki teatru i filmu. Pani Powers jest Amerykanką polskiego pochodzenia i samolotem PLL LOT — w business class — udawała się do Warszawy wraz z matką. Nasze miłe pasażerki odprowadzał na nowojorskie lotnisko Krzysztof Ziębiński.

Barbara Dziedzic przysłała nam zdjęcia, związane z II Polonijnymi Mistrzostwami Nowego Jorku w Tenisie Stołowym. Mistrzostwo na rok 1990 zdobył Jerzy Janusz i to po raz drugi. Polskie Linie Lotnicze LOT ufundowały dla zwycięzców trzy piękne puchary, medale, torby podróżne oraz kasety video o Polsce.

I jeszcze jedna ciekawostka. W poprzednich LOT Nowinach pisaliśmy o udziale PLL LOT w tradycyjnej, dorocznej Paradzie Pułaskiego w Nowym Jorku i Filadelfii. Oto nasz pojazd — dzieci w krakowskich strojach, stylizowany samolot. Byliśmy jedyną polską firmą z kraju, która zaprezentowała się w Paradzie Pułaskiego.

ROZMOWY NA LOTNISKU

Kpt. Jan Bzdęga

Kpt. Andrzej Czubiński

Mają poczucie własnej wartości. Wiedzą, że bez nich nie byłoby LOT-u. Znają ciężar odpowiedzialności za pasażerów i załogę oraz powierzone im samoloty i ładunki. Nasi piloci, czyli personel latający.

W czerwcu 1990 postanowili utworzyć własny związek zawodowy. Jego przewodniczącym został wybrany kapitan **JAN BZDĘGA**, a wiceprzewodniczącym — kapitan **ANDRZEJ CZUBIŃSKI**. I z nimi właśnie nasza rozmowa na lotnisku.

— Jak doszło do utworzenia związku?

— Powstał z inicjatywy grupy pilotów, najmłodszych stażem w naszym przedsiębiorstwie. Było to nawiązanie do dawnej tradycji. Jak pamiętamy, na przełomie 1980/81 roku powstał podobny związek. Jego pełna nazwa brzmiała: Niezależny Samorządny Związek Zawodowy Personelu Latającego i Pokładowego PRL. Warto przy tym podkreślić, że był to pierwszy w Polsce Ludowej związek: niezależny i samorządny. Nie wzbudziło to entuzjazmu władz, były naciski, aby związku nie tworzyć, straszono nas odebraniem paszportów. Ale nikt się nie ugiął i związek stał się rzeczywistością.

— Czytałem w LOT Nowinach ze stycznia/lutego 1981, że powodem powołania związku było pragnienie poprawy materialnej, bronienia praw nie tylko członków, ale całej latającej załogi, unormowanie spraw emerytur, rent, ochrony zdrowia i zawodu, wielu innych spraw, typowych dla tego rodzaju profesji. Mówił o tym ówczesny przewodniczący związku — kapitan Jan Gołaś. Od tamtej pory minęło 10 lat. Jakie macie panowie postulaty, co chcecie załatwić?

— Paradoksalne, ale prawie to samo. Od tamtej pory niewiele się zmieniło, ciągle personel latający był traktowany po macoszemu, jakby niedostrzegany. Ciągle aktualne, a nawet palące są sprawy naszych wynagrodzeń. Są niewspółmierne do rangi naszej pracy, odpowiedzialności za ludzi i sprzęt, o czym pan wspominał na wstępie naszej rozmowy. Problemów jest bardzo dużo i to specyficznych, związanych tylko z naszym zawodem, jak np. czas pracy, wolne dni i godziny, wyrównanie za dojazdy na lotnisko, często w bardzo wczesnych godzinach porannych. Nie będziemy ich wymieniali. Nie chcemy też, aby powstało wrażenie, że mamy tylko roszczeniowe żądania. Ale przecież to jasne — nie możemy być nadal porównywani np. pod względem płac i czasu pracy z urzędnikami, którzy o określonej godzinie przychodzą i odchodzą do domu.

— To zrozumiałe. Myślę, że dalszy rozwój LOT-u, a zwłaszcza czekające nas przemiany systemowe i organizacyjne stwarzają nowe możliwości zaktywizowania waszego środowiska dla dobra firmy.

— Tak. Możliwości jest wiele. Staraliśmy się je sygnalizować — ale zawsze gdzieś po drodze ginęły. Na przykład oszczędność paliwa. Jest to możliwe i to bez naruszenia wymogów bezpieczeństwa. Widzimy wiele innych źródeł oszczędności i mamy nadzieję, że tym razem będą wysłuchane i zbadane. Wiele z nich można by zlikwidować bez wielkiego wysiłku. Zależy nam na rozwoju przedsiębiorstwa, ale dotychczas nikt nie chciał nas słuchać.

— Sytuacja już się zmienia i to radykalnie...

— Tak, nasz nowy dyrektor naczelny zapowiedział, że będzie utworzony odrębny pion personelu latającego. I tu ogromna dla nas niespodzianka — sami sobie wybierzemy szefów spośród nas, a więc nie narzuconych, a najlepszych, znających z własnej praktyki problemy środowiska. Jest to nowy, może lepiej: nowoczesny sposób myślenia i zarządzania.

— To bardzo optymistyczne, tym bardziej, że czeka i was, i dyrekcję wiele bardzo skomplikowanych problemów.

— LOT będzie unowocześniał swój sprzęt latający. Niektóre typy samolotów zostaną wycofane. Powstanie problem załóg dotychczas na nich latających. Dlatego popieramy inicjatywę przeszkolenia na przykład mechaników pokładowych, czy radiooperatorów na pilotów. Oczywiście z zachowaniem obowiązujących przepisów.

— Jak dziś nazywa się związek?

— Jego pełna nazwa: Związek Zawodowy Personelu Latającego w Polskich Liniach Lotniczych LOT.

— A co z personelem pokładowym, czyli naszymi stewardesami i stewardami? W poprzednim związku byliście razem.

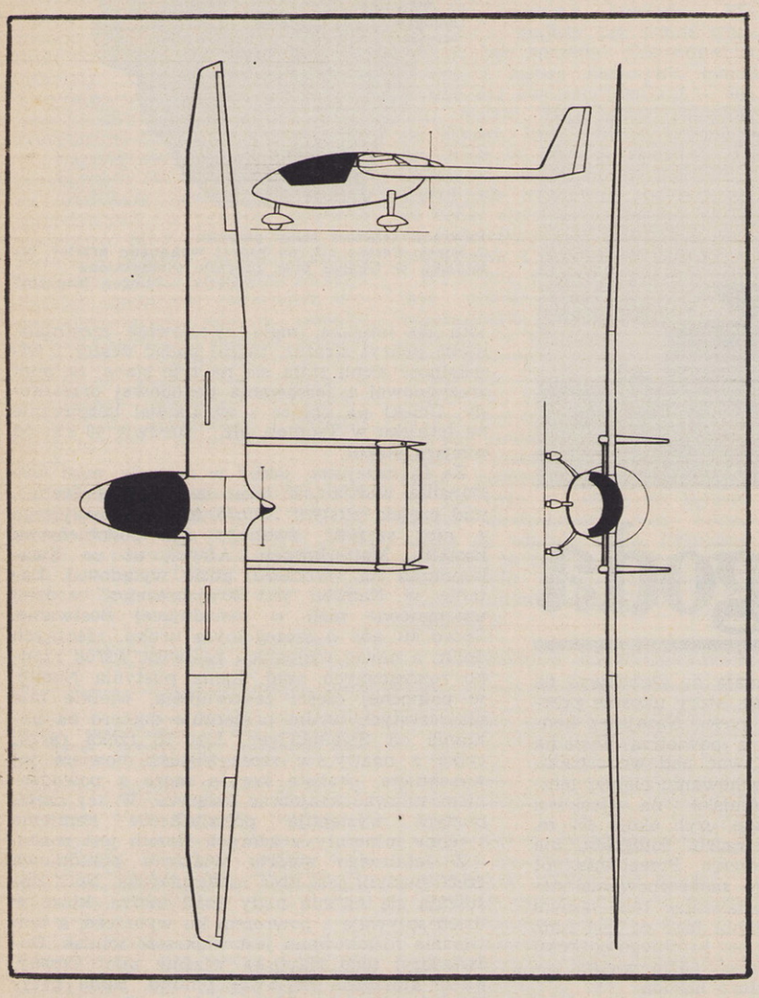
— Tak, postanowiliśmy nie tworzyć jednego związku ze względu na różną specyfikę pracy i potrzeb. Nasze latające dziewczęta (wraz z panami) utworzyły już swój własny związek zawodowy. Chcemy z nim ściśle współpracować, podobnie jak i z nowym dyrektorem LOT-u, w celu szybkiego i skutecznego zrealizowania trudnych i skomplikowanych przemian w naszym przedsiębiorstwie.

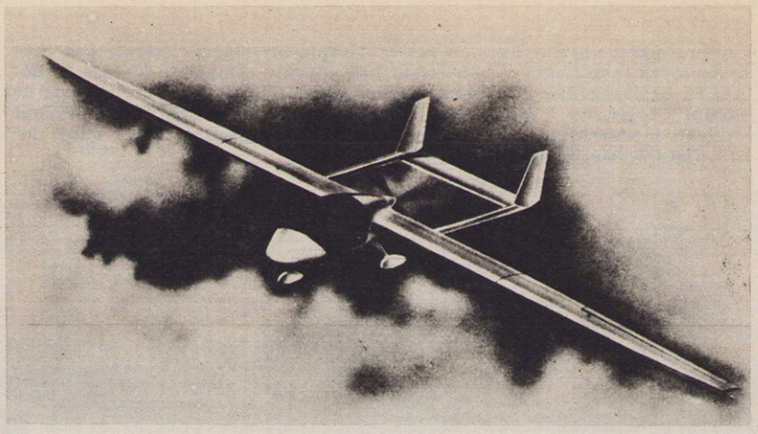
— A więc — powodzenia! I wiatru w ogon!

Rozmawiał — woy

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, 00-697 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 65/79 — LIM Centrum. Telefon 305 801. Redaktor — JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 51–52(2039–2040) „Skrzydłatej Polski" z 23–30.12.1990. Zdjęcia w numerze: Jerzy Janusz — 1, Marek Kowalski — 1, Andrzej Pawliszewski — 5, Sławomir Wojno — 14, Krzysztof Ziębiński — 2.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE





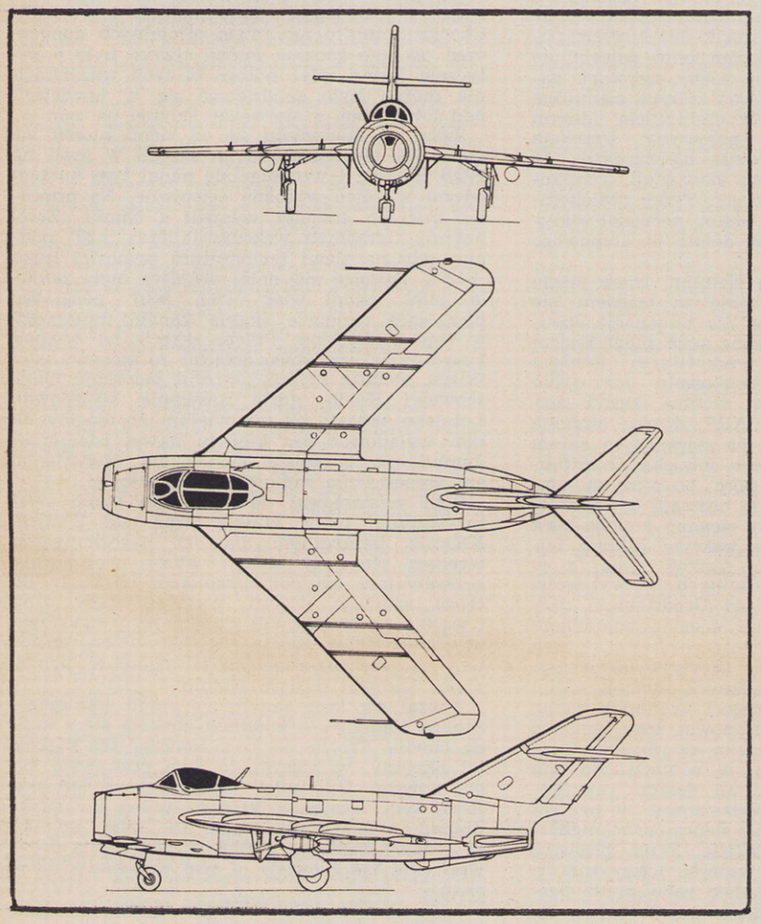
MOTOSZYBOWIEC STRATOS 500

Niemiecki zakład Stratos Flugzeugbau GmbH w Lüneburgu zbudował dwumiejscowy motoszybowiec Stratos 500 przeznaczony dla klubów i szkół lotniczych. W jego opracowaniu wykorzystano doświadczenie z produkcji i eksploatacji 1-miejscowego motoszybowca ultralekkiego UL Stratos 300 produkowanego od 1986. Uwzględniono też potrzeby klubów, które wymagały prostego w obsłudze i pilotażu motoszybowca, z silniejszym zaakcentowaniem cech samolotowych, a mniejszym — wyczynowych szybowcowych. Oczekiwano dobrych właściwości w locie na małych prędkościach, łatwego lądowania i kołowania z uwzględnieniem bocznego wiatru przy dobrej widoczności. Z tych wymagań wydedukowano układ motoszybowca z napędem pchającym, ze stałym podwoziem z przednim kółkiem, z kabiną z dwoma miejscami obok siebie, nakrytą 1-częściową osłoną oraz z profilem skrzydła Stratosa 300.

Stratos 500 jest wolnonośnym ramieniopłatem wykonanym z kompozytów, z gondolowym opływowym kadłubem i kabiną o doskonałej widoczności, wolnonośnymi belkami ogonowymi zaczepionymi u spodu środkowej części skrzydła, połączonymi usterzeniem wysokości, na którym umieszczono dwa skrajne usterzenia kierunku. Usterzenia ze statecznikami i sterami. Skrzydło ma profil FX 63-137 oraz kombinowany kształt obrysu. Ma ono 3 części, tj. prostokątną, środkową, wykonaną z użyciem włókna węglowego, w której zastosowano hamulce aerodynamiczne oraz części zewnętrzne z dodatnim wzniosem, których partie końcowe mają znaczny dodatni skos oraz lotki. Części zewnętrzne mają dźwigar z włókna węglowego, zaś skorupę z tworzywa sztucznego z włóknem szklanym. Podobnie zbudowany jest kadłub. Przyrządy pokładowe — na centralnej tablicy nie ograniczającej widoczności na boki i do przodu, a załogę usytuowano przed skrzydłem, w pobliżu środka ciężkości motoszybowca. Za fotelami umieszczono zbiornik paliwa 50 dm³ oraz bagażnik na ładunek 15 kg. Usterzenia kierunku mają obrysy trapezowe z dużym dodatnim skosem oraz duże stateczniki i małe stery. Usterzenie wysokości o obrysie prostokątnym i o podobnych proporcjach statecznika i steru, który ma skośnie ścięte końce. Napęd: silnik 4-suwowy Rotax 912 chłodzony cieczą, o mocy 58,8 kW z 2-łopatowym przestawialnym śmigłem Hoffmann o znacznej średnicy i cichym biegu. Certyfikat planowany jest w 1991. Cena 92 000 DM plus podatek. (K)

DANE TECHNICZNE: Wymiary: rozpiętość — 16,5 m, długość — 6,3 m, pow. skrzydła — 15,5 m², wydłużenie — 16,3, średnica śmigła — 1,6 m. **Masy:** własna — 445 kg, użyteczna — 235 kg, max. startowa — 680 kg, obciążenia: skrzydła — 43,8 kg/m², mocy — 11,5 kg/kW. **Osiągi:** prędkość max. — 250 km/h, przelotowa przy 75% mocy — 175 km/h, przeciągnięcia — 72 km/h, wznoszenia — 3,8 m/s, min. opadanie przy 86 km/h — 1 m/s, max. doskonałość przy 101 km/h — 27, zasięg — 580 km.

LAMUS



MIKOJAN-GUREWICZ MiG-17 (I-330, SI)

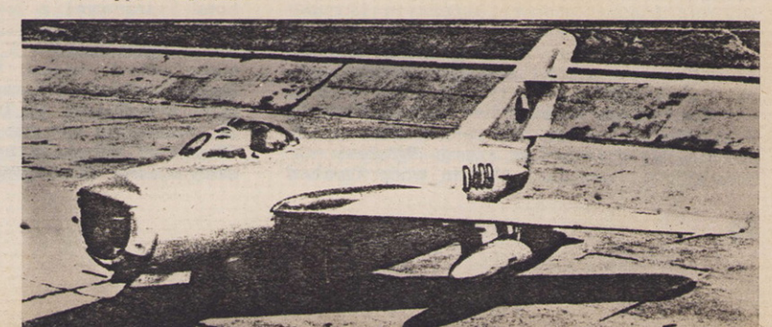
Napięta sytuacja polityczna przełomu lat czterdziestych i pięćdziesiątych zmuszała do zwiększenia potencjału militarnego po obu stronach tzw. żelaznej kurtyny. W ZSRR nie zaprzestawano wysiłków nad stworzeniem skutecznych środków obrony przeciwlotniczej w postaci głównie myśliwców przechwytujących. Niezależnie od prac nad nowymi typami próbowano odpowiednio udoskonalać sprzęt opanowany już w produkcji, gdyż dawało to szansę szybkiego uzyskania pożądanego efektu. W tym celu biuro Mikojana i Gurewicza dokonało przeróbki masowo produkowanego myśliwca MiG-15 (zob. SP 38/89) głównie w celu poprawienia osiągów. Projekt oznaczono I-330 lub SI. Zaprojektowano nowe skrzydło o skosie większym o 10°. W związku z tym zaszła konieczność wydłużenia kadłuba, zwiększono również skos usterzenia, zostawiając bez większych zmian pozostałe elementy płatowca oraz silnik — WK-1A (26,9 kN).

Prototyp SI-2, zwany roboczo MiG-15 bis 45° już w pierwszym locie 01-02-1950, pilotowany przez Iwana Iwaszczenkę, osiągnął na wysokości 2000 m prędkość 1114 km/h, czyli większą od prędkości dźwięku. Niestety, następny lot w marcu zakończył się rozbiciem samolotu i śmiercią pilota. Następny prototyp odpowiednio poprawiony (m.in. zwiększono sztywność skrętną skrzydeł) odbył pomyślnie próby w 1951 i został wprowadzony do wielkoseryjnej produkcji jako MiG-17. W następnych latach pojawiły się kolejne odmiany — MiG-17F z silnikiem WK-1F wyposażonym w dopalacz (ciąg z dopalaniem 33,2 kN), o znacznie lepszych osiągach, MiG-17P bez dopalacza, ale z radarem RP-1 Izumrud oraz celownikiem radarowym ASP-3N (był to pierwszy radziecki myśliwiec radarowy „na każdą pogodę" produkowany seryjnie), oraz MiG-17PF — z radarem i dopalaczem. Była też wersja MiG-17PFU uzbrojona zamiast działek w kierowane pociski rakietowe powietrze—powietrze.

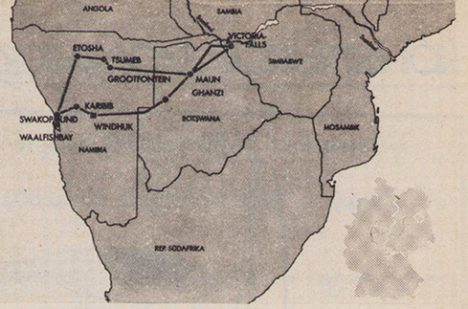
MiG-17 był 1-miejscowym, 1-silnikowym, wolnonośnym średniopłatem konstrukcji metalowej. Płat o małej zbieżności w częściach skrajnych miał skos 45° powiększony jeszcze w częściach przykadłubowych, co nadawało mu charakter tzw. skrzydła sierpowego, profile laminarne 12%, S-12s i S-11, zastosowano klapy — poszerzacze. Po trzy grzebienie kierujące na górnych powierzchniach. Kadłub konstrukcji półskorupowej, o przekroju kołowym, dzielony. Kabina ciśnieniowa, z fotelem wyrzucanym i kroplową osłoną o pełnej widoczności. Usterzenie skośne, klasyczne. Podwozie trójpodporowe z podporą przednią, wciągane w skrzydła i przód kadłuba. Uzbrojenie złożone z 2 działek NR-23 (23 mm) i 1 działka NS-37 (37 mm), w wersjach radarowych zmienione na 3 działka NR-23. Anteny urządzeń radarowych w powiększonej, górnej wardze chwytu powietrza oraz w centralnej kopułce.

Samoloty MiG-17 były eksportowane do wielu krajów oraz produkowane z licencji w Chinach i w Polsce (pod oznaczeniem Lim-5). Pozostając w służbie przez okres prawie 30 lat „siedemnastki" brały udział w kilku lokalnych wojnach, np. w Wietnamie, Egipcie, Syrii, Afganistanie. **J. S.**

DANE TECHNICZNE MiG-17/MiG-17PF (26,9/26,9 + 6,3 kN). Wymiary: rozpiętość — 9,6 m, długość — 11,1/11,4 m, wysokość — 3,8 m, pow. nośna — 22,6 m². **Masy:** startowa norm. — 5340/5620 kg, max. — 6072/6552 kg. **Osiągi:** prędkość max. — 1070/1123 km/h (H = 5000 m), 1030/1060 km/h (H = 10 000 m), wznoszenie — 41/32 m/s (H = 1000), pułap — 14 700/14 450 m, zasięg z paliwem wewnętrznym — 1165/1100 km, z dodatkowymi zbiornikami — 1735/1730 km (H = 12 000 m). Rysunek: MiG-17, zdjęcie: MiG-17PF



Komu marzy się nieosiągalne już w Europie turystyczne latanie bez stref kontrolnych, bez tłoku w powietrzu, bez odpraw celnych i do tego w dobrej na ogół pogodzie nad egzotycznymi terenami, powinien wybrać się do Namibii, Bostwany i Zimbabwe. Taki zachęcający wniosek można wysnuć z relacji niemieckiego pilota Ernesta-Axela Schaumburga, który odbył interesującą wycieczkę lotniczą poprzez te kraje.



Powyżej: schemat trasy przelotu
Z lewej: Cessna 172, na której wykonano przelot. Na lotnisku w Ghanzi była zupełnie osamotniona
Zdjęcia: „Flieger Magazin"

Przygoda

Rozpoczął ją w Windhuk — stolicy Namibii. Jego Cessna-172, chociaż z jedną tylko osobą na pokładzie i nie obciążona przesadnym bagażem, oderwała się dość leniwie od lotniska. Nie było to jednak niespodzianką, gdyż lotnisko leży na wysokości około 1700 m npm., a przy panujących tam temperaturach gęstość powietrza odpowiada wysokości prawie o tysiąc metrów większej. Trasa wiodła zrazu na wschód, wzdłuż drogi do Gobabis i dalej w kierunku pustyni Kalahari. Granica państwa Bostwana dała się zauważyć z powietrza jako ciągnący się kilometrami, prostolinijny płot.

Lotnisko pierwszego etapu podróży — Ghanzi, to długi, wąski pas szutrowy. Po wylądowaniu pilot chciał dopełnić formalności paszportowo-celne, lecz wokół nie było żywego ducha. Dopiero w stacyjce odczytów meteorologicznych znalazł obsługującą ją, 14-letnią dziewczynkę imieniem Gabriela, która mu powiedziała, że załatwiający te sprawy urzędnik jest prawdopodobnie pijany i chyba gdzieś śpi, więc nie ma sensu go szukać. To brzmiało logicznie, przeto zabezpieczywszy samolot pilot udał się do jedynego w osadzie hotelu, a następnego dnia bez problemów poleciał dalej.

Dla bezpieczeństwa trzymał się w miarę możliwości blisko dróg, żeby w razie przymusowego lądowania być łatwiej znalezionym. Tę nieskomplikowaną nawigację ułatwiały dobrze widoczne z góry tumany pyłu, wzbijane przez samochody, sunące mozolnie w upale przez piaszczyste trakty. Patrząc na to, tym milej odczuwał komfort bezproblemowego lotu na wysokości 1500 m. Dopiero po kolejnym lądowaniu etapowym w Maun, gdzie lotniskowy urzędnik był na swoim miejscu, pilot mógł oddać zgłoszenie wlotu do Bostwany i formularz celny.

Dalszy lot prowadził początkowo kursem NE ponad rozlewiskami Okavango, zielonym rajem zwierząt na pograniczu pustynnych przestrzeni Kalahari. Tutaj wypatrywanie dróg było utrudnione, gdyż często się rozwidlały i ginęły w gęstych zaroślach. Po niespełna godzinie ukazała się graniczna rzeczka Chobe, a nad nią most Ngoma, łączący Bostwanę z Zimbabwe. Dokładnie nad nim zmiana kursu na pełne 90° i po kwadransie strzałka radiokompasu drga już sygnałami NDB lotniska w Victoria-Falls. Niedługo potem również bezpośrednia łączność radiowa z wieżą i rutynowa korespondencja poprzedzająca lądowanie. Cel lotu — Mosicatunga w języku tubylców, a oficjalnie Victoria Falls — osiągnięty.

Te potężne Wodospady Wiktorii na rzece Zambezi dawały się dostrzec już znacznie wcześniej, z odległości około 20 km, znaczyła je bowiem unosząca się nad rzeką biała chmura wodnego pyłu. Przyjemność przelecenia nad nimi i obfotografowania z powietrza pilot pozostawił sobie jednak na dzień następny; wpierw chciał mieć za sobą obowiązujące formalności. Okazały się zresztą znów zadziwiająco proste: żadnych druków, żadnych sążnistych formularzy — po prostu parę słów podstawowych danych, zapisanych na zwykłej kartce papieru nie najwyższej jakości, pod tym podpis, stempel i po krzyku.

Z lotniska do wodospadów jest niezbyt daleko, więc ten turystyczny rarytas pilot zaaplikował sobie natychmiast, pieszo. Wrażenie imponujące. Na szerokości 1700 m wody Zambezi z ogromnym hukiem spadają do głębokiego na ponad sto metrów wąwozu, który ukośnie przecina koryto tej potężnej rzeki. Nazajutrz kontemplacja dziwu natury z powietrza wypadła niemniej okazale. Przelatywać nad wodospadami wolno jedynie przy zachowaniu ciągłej łączności radiowej z wieżą lotniska i na wysokości nie mniejszej niż 1500 stóp, czyli około 450 m. Dla samotnego pilota, zarazem fotografa, nie było to uciążliwe ograniczenie. Przeciwnie, lot nie wymagał nadmiernego zaabsorbowania sterowaniem samolotu, pozostawiając tym samym większą swobodę podziwiania tego co pod nim. Nie obyło się oczywiście i bez krótkiego odskoku jeszcze trochę w górę rzeki, gdzie wielka zapora tworzy sztuczne jezioro Kariba.

A potem już powrót do Bostwany i Namibii naturalnie inną trasą. Wiodła początkowo nad skąpo porośniętym bezludziem, gdzie tylko od czasu do czasu zaiskrzyło w blasku słońca jakieś oczko wodne, obramowane pasemkiem zieleni. Po około godzinie lotu roślinność na ziemi stała się bogatsza, był to już bowiem obszar niecki Okavango. Zanim pilot doleciał do Maun, nie odmówił sobie kilku szerokich zakosów nad moczarami, wśród których cieniutkie niteczki wody połyskiwały srebrzyście, niczym jakaś gigantyczna sieć pajęczyny. Urzekała pięknem, lecz była zupełnie nieprzydatna do prowadzenia szczegółowej nawigacji wzrokowej, uniemożliwiała ją wręcz. Tylko radiokompas, nastawiony na NDB Maun, pozwalał utrzymywać właściwy kierunek dolotu do etapowego lotniska.

Dalej, z Maun już do Namibii, trasa biegła nad całkiem ubogo porośniętym terenem nie dającym żadnego oparcia dla nawigacji wzrokowej. Przez prawie godzinę pilot mógł jeszcze korzystać z sygnałów radiolatarni lotniska wyjściowego. Potem pozostawało już tylko lecieć ustalonym kursem według busoli magnetycznej bez wskazań ADF, dopóki strzałka radiokompasu nie ożyła na nowo, tym razem sygnałem NDB docelowego lotniska Grootfontein. Była to najwyższa pora, bo pustynno-stepowy obszar Kalahari nie nastraja bynajmniej uspokajająco. Jak okiem sięgnąć zielono-bura płaszczyzna, tu i ówdzie pokryta nikłym buszem, bez jakichkolwiek śladów życia, a w każdym razie niedostrzegalnych z wysokości lotu. Dopiero 50 km przed Grootfontein dały się zauważyć znów jakieś drogi i pojedyncze osady.

Kolejny dzień lotniczej turystyki dostarczył pilotowi trochę niepożądanych emocji. Miał lecieć do Outjo, mniej więcej w środek kraju, więc przed startem zatelefonował, żeby zamówić hotel i transport z lotniska do miasta. Przy tej okazji dowiedział się, że w nocy lało tam jak z cebra, spadło 20 mm deszczu, ale lotnisko jest do użycia. Wystartował w pełnym blasku prażącego od rana słońca, przy nielicznych cumulusach na błękicie. Przez pierwsze 75 minut lotu nic nie wróżyło niespodzianki. Stopniowo jednak zaczęło się robić coraz bardziej mglisto, a na kwadrans przed czasem dolotu do lotniska, mgła gwałtownie zgęstniała, niebo pokrył stratus, zaczął padać deszcz i widzialność ziemi stała się na tyle słaba, że pilot zrezygnował z forsowania pogodowej przeszkody. Uciekł na północ i wylądował bezpiecznie na lotnisku w Tsumeb, ale... zaledwie 40 km od miejsca startu.

Za to nazajutrz, jakby w nagrodę, miał wyśmienitą widzialność lecąc nad górami Erongo, nad częścią pustyni Namib, koło wyrastającego z niej szczytu, zwanego dla podobieństwa kształtu Matterhornem Afryki, aż po Swakopmund na wybrzeżu, gdzie wylądował. Latanie w Namibii jest krajobrazowo bardziej urozmaicone niźli w sąsiadującej Bostwanie. Sporo tu gór o szczególnym uroku, rzecznych dolin, a nawet rozległych pastwisk wśród rzadko rozrzuconych osad. Sama pustynia Namib, w północnej części zeskorupiała, wielkie fale piaszczystych wydm prezentuje dopiero na południe od Swakopriver. Jest to rzeka raczej tylko z nazwy, w rzeczywistości bowiem jej wyschnięte, skaliste koryto może z powodzeniem udawać krajobraz księżyca. W tej części pustyni występują półszlachetne kamienie i cenne minerały, z których Namib jest znana.

Z lotniczego punktu widzenia południowa część pustyni jest dość niebezpieczna. Nocą nasuwają się na nią mgły znad morza, które w dzień spływają z powrotem ku wybrzeżu, a tam właśnie rozlokowana jest większość lotnisk. Doświadczył tego zjawiska właśnie pilot Cessny, kiedy startował ze Swakopmund. Rano przykrywała lotnisko niska dość gruba warstwa chmur, leżących prawie na ziemi. Podstawa miała jakieś 30 metrów i końca pasa startowego nie było w ogóle widać — tonął we mgle. Pilot postanowił jednak lecieć, korzystając z posiadanych uprawnień do lotów IFR. Chociaż lotnisko nie miało oficjalnych dopuszczeń do tego rodzaju lotów, ryzyko było praktycznie żadne, gdyż nikogo w tych warunkach nie można było spodziewać się w powietrzu nad lotniskiem, a startował jedynie on sam.

Zaraz po oderwaniu się od ziemi utonął we mgle. Na wysokości 150 m skręcił w lewo na NDB Rössing i wznosząc się nadal tym kursem odczuł wkrótce wyraźne ocieplenie. Na ośmiuset metrach samolot wyszedł z chmur. Zewnętrzny termometr wskazywał teraz +20°, podczas gdy na ziemi temperatura wynosiła tylko +13°C. Dziesięć mil dalej warstwa mgły zanikła, pilot zszedł więc niżej, żeby pooglądać błyszczące formacje skalne kopalń minerałów w rejonie Rössing. Potem skręcił na wschód i nawigując wzrokowo doleciał do masywu górskiego, według którego określił położenie miejscowości Karib, gdzie następnie wylądował. Lotnisko okazało się tak wielkie, że mógłby na nim wylądować bez kłopotu nawet pasażerski Jumbo, nie posiadało jednak ani oświetlenia, ani wyposażenia radiowo-nawigacyjnego.

Stąd wystartował do ostatniego etapu swej turystycznej trasy. Wiodła teraz nad Wyżyną Khomas, bezkresnym dla oka pagórkowatym terenem stepowej zieleni, którą urozmaicały przesuwające się pod samolotem od czasu do czasu sztuczne jeziora, wyraźne ślady dróg i wąskie strumienie lub rzeczki. Aż trudno było wyobrazić sobie, że ta rozległa zieleń, gdzieś tam na wschodzie przechodzi nagle w jałowe piaski surowej pustyni Namib.

Zbliżał się kres samotnego rajdu lotniczego. Stolica Namibii — Windhuk zbliżała się z każdą chwilą. Trochę żal było kończyć ten piękny lot okrężny, w którym co dnia poznawało się coś nowego. Gdy pilot wylądował na lotnisku Eros, tym samym z którego przed dwunastu dniami wystartował, miał za sobą kolejne 22 godziny spędzone w powietrzu. Niecała doba, właściwie tak niewiele, a tyle wspaniałych doznań.

Na podst. „Flieger Magazin" — **ter.**

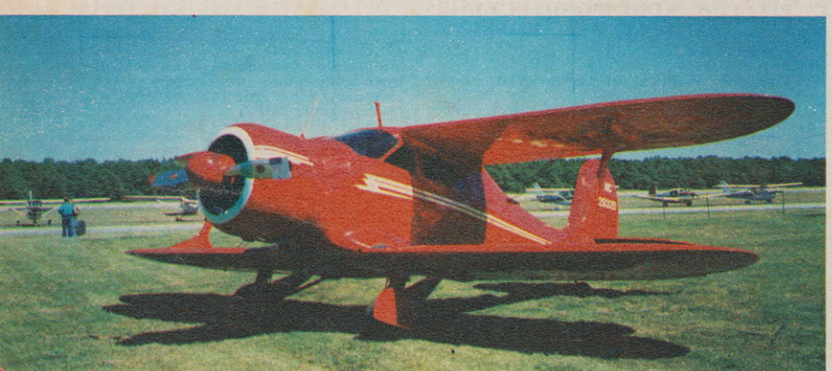
PIOTR LIPIŃSKI pisze z USA

ZLOT samolotów

1 — Grumman American Tiger AA-5B (autor w kabinie pilota).
2 — Beech Staggerwing (dolny płat przesunięty do przodu).
3 — Ace Prechtil przy swoim odnowionym Navy N3N3.
4 — widok ogólny lotniska.
5 — kaczka B. Rutana zbudowana amatorsko z zestawu części
6 — kaczka Long-Eze

Zdjęcia autora

1


2

3

O 10:15 Jim Kovacsik, jeden z organizatorów zlotu starych samolotów zaczął się obawiać, że zabraknie miejsc dla wszystkich. Pomimo, że lotnisko Brookhaven na Long Island jest dość duże, ciągle przybywające samoloty miały kłopoty z parkowaniem.

Członkowie Nowojorskiego Klubu Starych Samolotów już od dwóch miesięcy przygotowywali się do tego dnia. 27. coroczny zlot, w tym roku przypadający 8 września, dał wszystkim miłośnikom lotnictwa szansę obejrzenia coraz rzadszych samolotów i porozmawiania z ich pilotami. Wystarczy tylko przejść pomiędzy rzędami pięknie odnowionych samolotów, aby zrozumieć, co ludzi ciągnie do tego. Każdy jest dumny ze swojego samolotu. Większość z nich została kupiona w stanie opłakanym. Bez silników i wielu części. Najlepszym przykładem jest Navy N3N3, należący do Ace Prechtila. Parę miesięcy temu samolot miał 50. urodziny, ale mało brakowało, aby ten jeden z ostatnich dwupłatowców US Navy nigdy już nie wzniósł się w powietrze.

Kiedy w 1971 policja nowojorska otrzymała lotnisko Gordona Benneta na Brooklinie, w hangarze poniewierało się parę wraków z lat 40. Ponieważ było potrzebne miejsce dla śmigłowców postanowiono sprzedać, co się tylko da. I tak za drobną opłatą Ace Prechtil związał się ze swoim obecnym samolotem. Jego odrestaurowanie zajęło 13 lat i 2500 godzin roboczych. Wszystko to bez żadnych dotacji, tylko z pomocą członków klubu. Na zlocie takich przypadków było bardzo dużo.

W południe nisko nad pasem startowym pojawił się Junkers Ju 52m3, należący do Lufthansy, w końcu lat trzydziestych jeden z najpopularniejszych samolotów pasażerskich — w latach dziewięćdziesiątych wielka rzadkość. Zaraz po nim wylądował czerwony Beech Staggerwing. Po dzień dzisiejszy ten niecodziennie wyglądający samolot budzi duże zainteresowanie.

Pomimo, że zlot był organizowany przez wspomniany klub, duży procent stanowiły samoloty zbudowane przez amatorów. Roiło się od Long-Eze i Gloseirów. Ale najbardziej rzucającym się w oczy samolotem był Grumman American Tiger w maskującym malowaniu, z groźnie wyglądającą szczęką rekina.

W zlocie uczestniczyło łącznie około 60 samolotów z całej północno-wschodniej części USA, od Maine po Delaware. Było co oglądać i czego posłuchać.

4

5

6

SKLEJ GO SAM
LUB POPROŚ O POMOC
RODZICÓW

F-4B PHANTOM II

Samolot myśliwsko-bombowy wydrukowany w skali 1:33 (12 arkuszy) w oryginalnych kolorach, na kartonie bezdrzewnym już do nabycia w firmie:

TWOJE HOBBY

ul. Tołstoja 8, 56-400 Oleśnica
cena 10 000 zł
W przygotowaniu model samolotu myśliwskiego SAAB AJ 37 VIGGEN

NAPISZ, NIE ZWLEKAJ!

(ogł. 232)

ANDRZEJ HALIŃSKI, 82-103 Stegna Gdańska oferuje odbiorcom hurtowym i indywidualnym barwny model kartonowy — zestaw czołgów TKS i 7 TP z okresu kampanii wrześniowej 1939 w skali 1:25.
Cena zestawu — 12 000 zł plus koszty wysyłki.
Realizacja zamówienia za pobraniem pocztowym po otrzymaniu zamówienia na karcie pocztowej.
W przygotowaniu:
— Chokai — japoński ciężki krążownik 1:200
— Yamata — superpancernik 1:200

(ogł. 145)

Zdrowych, Wesołych Świąt, Szczęśliwego Nowego Roku życzy naszym klientom

„Hobby"
ul. Sienna 89
Warszawa

Mirage

SKLEP FIRMOWY MIRAGE! PUŁAWSKA 43, 02-508 WARSZAWA, tel. 49 82 13 PROPONUJE CZŁONKOM KLUBU MIRAGE SPRZEDAŻ MODELI PLASTYKOWYCH ZACHODNICH FIRM: MATCHBOX, FUJIMI, HASEGAWA, ACADEMI, ESCI, MONOGRAM I INNYCH PO CENACH HURTOWYCH!!!
BLIŻSZE INFORMACJE W SKLEPIE LUB KORESPONDENCYJNIE. MIRAGE PUŁAWSKA 43, 02-508 WARSZAWA, tel. 49 82 13.

Dla członków Klubu firmowego „Mirage" największy wybór modeli plastykowych firm zachodnich.

BLIŻSZE INFORMACJE W SKLEPIE LUB KORESPONDENCYJNIE PO ZAŁĄCZENIU KOPERTY ZWROTNEJ.

Uwaga! Wielka obniżka cen!

(ogł. 200)

JANTAR JMC MODEL CENTRUM

WESOŁYCH ŚWIĄT BOŻEGO NARODZENIA oraz wiele szczęścia w Nowym Roku wszystkim modelarzom życzy

JANTAR MODEL CENTRUM
ul. SŁOWACKIEGO 27/33
01-592 WARSZAWA

Dokumentacje amatorskie. Wrocław 11, s. 105. (ogł. 141)
Motolotnię sprzedam. Białystok 412-284.
Doświadczonemu modelarzowi zlecę wykonanie eksperymentalnego modelu, tel. 48-32-96 (ogł. 231)

MODELE FIRMY ITALERI W POLSCE

Przedsiębiorstwo Handlowe „KK Model", 02-743 Warszawa, Bacha 22/701, tel. 47-07-43, prowadzi hurtową sprzedaż modeli **ITALERI.**

Oferujemy najniższe w Polsce ceny.

Zapraszamy do współpracy wyłącznie podmioty gospodarcze.

Prosimy o kontakt listowny lub telefoniczny.

Oferujemy także modele innych firm zachodnich.

(Ogł. 182)

DELTA – HOBBY

40-019 Katowice
ul. Krasińskiego 6
(przedłużenie ul. 27 Stycznia)
Prowadzimy:
— skup i sprzedaż plastykowych modeli redukcyjnych firm zachodnich oraz artykułów modelarskich z dziedziny kolejnictwa,
— minihurtownię firm REVELL i ACADEMY oraz głównych firm czechosłowackich (KP, OEZ, SMER),
— produkcję i sprzedaż modelarskich zestawów kalkomanii, także na rynek krajowy (ograniczone ilości).
Zapraszamy odbiorców od poniedziałku do piątku w godz. 10.00—17.00, tel. Katowice 517-320 po godz. 18.

(ogł. 226)

DESIGN

Modelarze kartonowi!!

Wysokiej jakości modele firm: IMITA, DESIGN drukowane na bezdrzewnym kartonie importowanym

DESIGN 1:33 NORTHROP F-5 E samolot myśliwski (9 ark., a kalkomania)
cena detaliczna 18.000 zł
W przygotowaniu:
1:33 MIG 29 – samolot myśliwski (15 ark., kalkomania)
cena detaliczna ok. 30.000 zł

IMITA 1:25 MATILDA – czołg (6 ark.) cena detaliczna 8.200 zł
W przygotowaniu:
1:33 MACCHI 202 FOLGORE – samolot myśliwski (4 ark.)
cena detaliczna ok. 9.000 zł
1:33 LWS (RWD-14) „CZAPLA" – samolot rozpoznawczy (4 ark.)
cena detaliczna ok. 9.000 zł
1:8 HONDA CB 900 F – motocykl (6 ark.)
cena detaliczna ok. 10.000 zł
1:33 FOKKER D XXI – samolot myśliwski (4 ark.)
cena detaliczna ok. 9.000 zł
1:33 AVIA – samolot myśliwski (4 ark.)
cena detaliczna ok. 9.000 zł

Sprzedaż wysyłkowa po cenie detalicznej
Możliwa prenumerata modeli
Dla handlowców rabaty

ZAPRASZAMY

DESIGN
HOTEL GRAND p. 112
KRUCZA 28
00-522 WARSZAWA
tel. 29-40-51 w. 112, 213
fax: 29-56-97
tlx: 813814

POLAiR, Św. Anny 12, P.O. Box 168, UPT Tarnów 1 /tel (014) 21 50 32

oferuje także do sprzedaży wysyłkowej modele, akcesoria i literature, np:

MPM 1:72 (wtryskowe)	Bü 181 / Mil Mi 1	59900 zł/szt
HUMA 1:72	Bü 131 / Fl 282 BO,B1	79900 zł/szt
NOVO/FROG 1:72	M 167 Maryland / Blenheim Mk I/IF	39900 zł/szt
REPLICA 1:72	Koolhoven FK 58 / Potez XXV	169900 zł/szt
SMER/HELLER 1:72	Spitfire F/LF Mk Vb / Tempest V	19900 zł/szt
KP 1:72	Mil Mi 8/17 / Suchoj Su 25 K	19900 zł/szt
MATCHBOX 1:72	Mitsubishi Zero / Alpha Jet	29900 zł/szt
REVELL 1:72	Suchoj Su 27 / MiG 29 A Fulcrum	89900 zł/szt
PZW72 1:72	PZL P 11 C / PZL P 7	9900 zł/szt
PIONNER 2 1:72	Focke Wulf Ta 154 / Mirage III E/A	54900 zł/szt
HELLER 1:72	SA 330 Puma / Rafale A	79900 zł/szt
ISKRA/FROG 1:72	F4F4 Wildcat / Tupolev SB 2	19900 zł/szt
ITALERI 1:72	A4M Skyhawk / F 21 Lion	44900 zł/szt
OEZ ZSE 1:48	Su 25 K / Su 7 BKL / MiG 21 MF	39900 zł/szt
VAKU 1:72	BP Defiant / Jak 18 / Jak 11	9900 zł/szt
JMGT VACU 1:48	Caudron CR 714 / Morane MS 406	199900 zł/szt

Małe Modelarz, L+K, Plany modelarskie, Biblioteczka SP już od 4500 zł
Zeszyty TBiU, kalkomanie TECHMOD od 4500 do 16000 zł, a także modele akcesoria takich firm jak: MOLAK, VENTURA, EUROMODEL, PP AEROPARTS, MODELDECAL, EUROKIT, JOYSTICK, BLUE RIDER, MODELAK, ESCI, CARPENA etc.

INFORMUJEMY TEŻ O WZNOWIENIU PRODUKCJI MODELU PZL P 50 JASTRZĄB Z NOWĄ INSTRUKCJĄ, KALKOMANIAMI I BARWNYM PUDEŁKIEM. DYSTRYBUTOR:

POLAiR FAX 0 14 21 96 56

SKRZYDLATA POLSKA SP 60

ROK ZAŁOŻENIA 1930

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ. Redaktor naczelny: HENRYK KUCHARSKI, zastępca redaktora naczelnego: TADEUSZ MALINOWSKI; sekretarz redakcji: TERESA SZYMANEK; redaktorzy: JERZY R. KONIECZNY, BOGUSŁAW J. WITKOWSKI, JANUSZ WOJCIECHOWSKI; redaktor graficzny: JOLANTA KALITA; redaktor techniczny: WIESŁAWA DYMNICKA, korekta: ALICJA GZYŁO.

Stali współpracownicy: Waldemar Czerniszewski, Bolesław Gaczkowski, Ryszard Kaczkowski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Julian Malejko, Jerzy Świdziński, Julian Woźniak.

REDAKCJA: ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa. Telefony: 49-23-83 – sekretariat, 49-27-51 wew. 202, 233 – redaktor naczelny, 243 – zastępca redaktora naczelnego – sekretarz redakcji – redaktorzy, tlx WKL 812736.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon – centrala 49-27-51 do 9.

Cena pojedynczego numeru 2500 zł.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77.

Podpisano do druku: 1990-12-14. Zam. 3883.

MODELARZE na MEDAL

W 1990 w ramach 55 Mistrzostw Polski Modeli Latających rozegranych zostało 13 oddzielnych imprez w 23 klasach dla seniorów, 16 dla juniorów i 8 dla młodzików. Łącznie nadanych zostało 141 tytułów mistrza i wicemistrza Polski, które zdobyli:

Klasa F1A: 1. Jerzy Juraszek (Aeroklub Bielsko-Bialski), 2. Dariusz Stężalski (A. Wrocławski), 3. Krzysztof Stężalski (A. Wrocławski). **Juniorzy:** 1. Krzysztof Stanik (A. Białostocki), 2. Piotr Jurkowski (A. Bydgoski), 3. Mariusz Kryszczyński (A. Ziemi Lubuskiej).

Klasa F1B: 1. Krzysztof Różycki (A. Poznański), 2. Krzysztof Łuniewski (A. Warmińsko-Mazurski), 3. Stanisław Skibicki (A. Suwalski). **Juniorzy:** 1. Józef Kościarz (A. Gliwicki), 2. Mieczysław Bielański (A. Suwalski), 3. Arkadiusz Kudła (A. Mielecki).

Klasa F1C: 1. Piotr Plachetka (A. Gliwicki), 2. Roman Czerwiński (A. Kujawski), 3. Kazimierz Gałuszka (A. Zagłębia Miedziowego). **Juniorzy:** 1. Paweł Dusza (A. Śląski), 2. Marcin Szender (A. Gliwicki), 3. Mariusz Gąsiorowski (A. Śląski).

Klasa F1D: 1. Sylwester Kujawa (A. Poznański), 2. Edward Ciapuła (A. Śląski), 3. Jan Dihm (A. Krakowski). **Juniorzy:** 1. Robert Wolański (A. Poznański), 2. Piotr Błażewicz (A. Bydgoski), 3. Rafał Sykutera (A. Bydgoski).

Klasa F1E: 1. Franciszek Kańczok (A. ROW), 2. Józef Wojtek (A. ROW), 3. Stanisław Bocheński (A. Tatrzański).

Klasa F2A: 1. Andrzej Rachwał (A. Śląski), 2. Tomasz Rachwał (A. Śląski), 3. Adam Miszczyk (A. Śląski). **Juniorzy:** 1. Krzysztof Tippe (A. Warszawski), 2. Joanna Tippe (A. Warszawski), 3. Robert Łachniak (A. Warszawski).

Klasa F2B: 1. Piotr Zawada (A. Poznański), 2. Paweł Dziwocz (A. Warszawski), 3. Zbigniew Siwik (A. Bydgoski). **Juniorzy:** 1. Tomasz Wlazłowski (A. Śląski), 2. Przemysław Piotrowski (A. Kielecki), 3. Stanisław Prędki (A. Śląski).

Klasa F2C: 1. Mariusz Brożek — Michał Szatecki (A. Warszawski), 2. Piotr Niedoba (A. Śląski) — Ryszard Włodarczyk (A. Częstochowski), 3. Robert Gurdała — Michał Majewski (A. Warszawski). **Juniorzy:** 1. Joanna Tippe — Krzysztof Tippe (A. Warszawski), 2. Jarosław Zientek — Piotr Żyłka (A. Warszawski), 3. Mariusz Nowakowski — Artur Kaczmarek (A. Warszawski).

Klasa F2D: 1. Zbigniew Wit (A. Szczeciński), 2. Marek Braciak (A. Wrocławski), 3. Antoni Goryń (A. Białostocki).

Klasa F3A: 1. Franciszek Glasowicz (A. Krakowski), 2. Jerzy Kosiński (A. Warszawski), 3. Jan Miarka (A. Bielsko-Bialski).

Klasa F3A/Klub: 1. Bogusław Chachlowski (A. Bielsko-Bialski), 2. Marek Dąbrowski (A. Ziemi Mazowieckiej), 3. Robert Makowski (A. Poznański).

Klasa F3B: 1. Cezary Zdrójkowski (A. Warszawski), 2. Witold Stefański (A. Łódzki), 3. Krzysztof Jasiński (A. Łódzki). **Juniorzy:** 1. Tomasz Nita (A. Warszawski), 2. Adam Ślęczka (A. Bielsko-Bialski), 3. Tomasz Osiński (A. Warszawski).

Klasa F4B: 1. Marian Kaziród (A. Częstochowski), 2. Piotr Zawada (A. Poznański), 3. Henryk Stecyk (A. Łódzki). **Juniorzy:** 1. Przemysław Gola (A. Poznański), 2. Wojciech Kozłowski (A. Poznański), 3. Paweł Zawada (A. Poznański).

Klasa F4C: 1. Stefan Gaudyński (A. Łódzki), 2. Marek Dąbrowski (A. Ziemi Mazowieckiej), 3. Roman Pietrzyk (A. Śląski).

Klasa F4IA: 1. Czesław Ciepły (A. Krakowski), 2. Eugeniusz Sobczyk (A. Grudziądzki), 3. Piotr Skulski (A. Wrocławski). **Juniorzy:** 1. Dariusz Jabłoński (A. Grudziądzki), 2. Paweł Krystkowski (A. Śląski), 3. Jacek Sosik (A. Grudziądzki).

Klasa F4IB: 1. Piotr Skulski (A. Wrocławski), 2. Rafał Modrzejewski (A. Ziemi Lubuskiej), 3. Sebastian Urbański (A. Ostrowski). **Juniorzy:** 1. Dariusz Jabłoński (A. Grudziądzki), 2. Grzegorz Wesołowski (A. Wrocławski), 3. Grzegorz Leśniak (A. Ostrowski).

Klasa F4IC: 1. Jarosław Tłuszcz (A. Śląski), 2. Andrzej Ziober (A. Ostrowski), 3. Wojciech Gątkiewicz (A. Ziemi Wałbrzyskiej). **Juniorzy:** 1. Tomasz Irzykowski (A. Ziemi Lubuskiej), 2. Sebastian Urbański (A. Ostrowski), 3. Rafał Modrzejewski (A. Ziemi Lubuskiej).

Klasa S3A: 1. Marek Leszczuk (A. Rzeszowski), 2. Maciej Ostapkowicz (A. Grudziądzki), 3. Agnieszka Trzupek (A. Podhalański). **Juniorzy:** 1. Tomasz Gąbka (A. Grudziądzki), 2. Sebastian Urbański (A. Ostrowski), 3. Maciej Żółtkowski (A. Ziemi Mazowieckiej).

Klasa S4B: 1. Marek Krygier (A. Gdański), 2. Józef Trzupek (A. Podhalański), 3. Ryszard Wróblewski (A. Pomorski). **Juniorzy:** 1. Paweł Długosz (A. Podhalański), 2. Janusz Maczuga (A. Podhalański), 3. Wiesław Rymarz (A. Rzeszowski).

Klasa S5C: 1. Małgorzata Samek (A. Podkarpacki), 2. Marek Zagórski (A. Rzeszowski), 3. Grzegorz Goryczka (A. Mielecki).

Klasa S6A: 1. Piotr Sornowski (A. Ziemi Wałbrzyskiej), 2. Ryszard Wróblewski (A. Pomorski), 3. Andrzej Wlazło (A. Rzeszowski). **Juniorzy:** 1. Tomasz Gąbka (A. Grudziądzki), 2. Janusz Maczuga (A. Podhalański), 3. Grzegorz Goryczka (A. Mielecki).

Klasa S7: 1. Mariusz Kalinowski (A. Słupski), 2. Antoni Opoczko (A. Krakowski), 3. Artur Pacałoń (A. Podkarpacki). **Juniorzy:** 1. Jarosław Czerwiński (A. Ziemi Mazowieckiej), 2. Marek Zagórski (A. Rzeszowski), 3. Paweł Przeszło (A. Rzeszowski).

Klasa S8C: 1. Witold Tendera (A. ROW), 2. Henryk Szendzielorz (A. ROW), 3. Leszek Jamróz (A. Kielecki).

Klasa F1A1/2 — młodzicy: 1. Bartosz Nyk (A. Grudziądzki), 2. Konrad Adamczewski (A. Ziemi Zamojskiej), 3. Jan Dębowski (A. Gliwicki).

Klasa F1H — młodzicy: 1. Robert Sandel (A. Bielsko-Bialski), 2. Wojciech Kubit (A. Gliwicki), 3. Marek Ginka (A. Ziemi Zamojskiej).

Klasa F1G — młodzicy: 1. Andrzej Soczówka (A. Opolski), 2. Aleksandra Bukała (A. Gliwicki), 3. Norbert Wisła (A. Bielsko-Bialski).

Klasa F1J — młodzicy: 1. Piotr Kuszczyn (A. Mielecki), 2. Arkadiusz Witkowski (A. Warszawski), 3. Stefan Piórkowski (A. Słupski).

Klasa CO2 — młodzicy: 1. Tomasz Skotnicki (A. Warszawski), 2. Konstanty Kulik (A. Gliwicki), 3. Tomasz Lipski (A. Gliwicki).

Klasa S3A — młodzicy: 1. Dariusz Maczyński (A. Robotniczy w Świdniku), 2. Rafał Modrzejewski (A. Ziemi Lubuskiej), 3. Stanisław Kozłowski (A. Poznański).

Klasa F2B — młodzicy: 1. Wojciech Kozłowski (A. Poznański), 2. Artur Banasik (A. Ziemi Lubuskiej), 3. Piotr Szymanowski (A. Słupski).

Klasa F4B — młodzicy: 1. Paweł Zawada (A. Poznański), 2. Adam Kalinowski (A. Wrocławski), 3. Marcin Sikorski (A. Częstochowski).

W klasyfikacji medalowej mistrzostw Polski zwyciężył Aeroklub Poznański. Najwięcej medali zdobyli zawodnicy Aeroklubu Warszawskiego — 14, Poznańskiego — 12, Śląskiego — 11. Medale zdobyli zawodnicy z 34 Aeroklubów Regionalnych. Ani jednego medalu nie zdobyli członkowie sekcji modelarskich z Aeroklubów: Elbląskiego, Konińskiego, Leszczyńskiego, Lubelskiego, Orląt w Dęblinie, Ostrowskiego, Radomskiego, Stalowowolskiego, Włocławskiego, Ziemi Piotrkowskiej i Pilskiego.

PAWEŁ WŁODARCZYK

JAK LATAĆ MAKIETĄ (2)

Zakręty, a właściwie ich poprawne (czytaj eleganckie) wykonanie przydają lotowi jakby szyku. Pierwszy po wykonaniu startu, po którym pada komenda „koniec", jest często wyznacznikiem poprawności pilotażu w dalszym locie. Tak oceniane są te (zakręty) w procedurze (6.3.6.3) i ósemce leżącej (6.3.6.4), ale każdy inny też wpływa na wrażenie. Poprawny zakręt jest wtedy, gdy — jak mówią piloci — „kulka leży w środku", czyli chyłomierz poprzeczny pokazuje „zero".

Modelarz jednak nie ma tego komfortu, aby oglądać kulkę — musi jednak mieć pełne rozeznanie, kiedy zakręt będzie poprawny, a kiedy z wyślizgiem czyześlizgiem. Wykonywanie zakrętów tylko lotką (sam tak lubię latać), powoduje najpierw przesunięcie osi kadłuba od kierunku lotu (moment lotkowy) w stronę przeciwną do zamierzonego zakrętu, a następnieześlizg.

Latający modelami akrobacyjnymi (P3A) będą starali się zaprzeczyć temu zjawisku. Otóż modele latają na ogół szybko (i wysoko), mają wąskie lotki na całej rozpiętości skrzydeł i nie wymagają dużych ich wychyleń. A więc moment (hamujący) od lotki jest niewielki. Prócz tego modelarze ci latają „ostro" i trudno nieraz zauważyć zmiany kierunku czy położenia takiego modelu. Nie należy więc czynić porównania „akrobatek" z lotem makiet. Wróćmy do lotu makiety. Taka zmiana kierunku kadłuba szczególnie widoczna jest w przekładaniu z zakrętu w zakręt (ósemka leżąca). Wychylenia samych lotek do zakrętu powoduje jeszczeześlizg (a w wyniku tego — zakręt), ale i potrzebę mocnego podtrzymania w zakręcie sterem wysokości. Podczas ześlizgu usterzenie pionowe powoduje duże pochylenie (na „łeb").

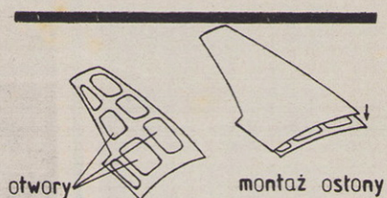
Aby więc uniknąć tych nieprawidłowości należy najpierw przeciwstawić się momentowi od lotki, czyli wychylenie lotek wyprzedzić wychyleniem steru kierunku. Wielkość tego wychylenia zależna będzie m.in. od wydłużenia skrzydeł i masy makiety (w tym masy samych skrzydeł). Przy takim postępowaniu otrzymujemy właściwy „rysunek" zakrętu przez kadłub, nie zauważa się odchyleń jego osi od obranego kierunku. Tak więc ważne jest wejście do pierwszego zakrętu podczas wykonywania tzw. procedury. Takie wykonanie zakrętu jak opisałem umożliwia zakręt ustalony: bez zmian pochylenia i zmiany wysokości lotu, wbrew woli pilota.

Następnie kiedy makieta (a właściwie tuż przed) uzyska kierunek prostopadły względem sędziów należy wyprzedzić zmianę sterem kierunku, a w ślad — lotką. Wykonujemy dwa zakręty o 90°, przeciwnie do siebie. Pragnę jeszcze wskazać na potrzebę zwiększenia prędkości w zakręcie (szczególnie w locie z mniejszą mocą). Dla zwiększenia siły nośnej potrzebna jest większa prędkość.

Szczegóły te nie są pouczaniem, a jedynie chęcią zwrócenia pilotującym uwagi na pewne zjawiska. Figury akrobacji, to już dalsze szczeble wtajemniczenia.

PAWEŁ WOŹNIAK

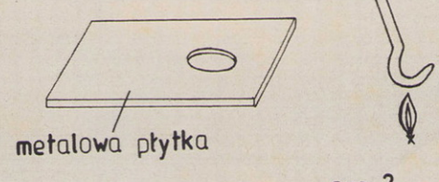
ZBUDOWAŁEM LIGHTNINGA



rys.1

W uzupełnieniu rysunków samolotu Lockheed P-38L zamieszczonych niedawno w SP chciałbym dodać kilka uwag dotyczących budowy jego modelu. Opierać się będę na doświadczeniach z budowy Lightninga z zestawu firmy Novo. Do wyboru miałem modele Airfix P-38F, Matchbox P-38J/L i Novo P-38L. Niestety nie posiadałem najlepszego obecnie zestawu japońskiej firmy Hasegawa. Model Novo wydawał mi się najlepszym wymiarowo i kształtowo.

GONDOLA-KABINA. Na początku należy wspomnieć, że bardzo przydatne we wszelkich budowach modeli od podstaw lub prawie od podstaw są cienkie płytki plastykowe różnych grubości, np. 0,15, 0,3 i 0,5 mm. Są one czasem dołączane do modeli próżniowych, można je nieraz kupić na giełdach modelarskich lub wykorzystywać opakowania plastykowe. Budowę rozpocząłem od nacięcia wgłębnego podziału blach, a czynność ta może przysporzyć trochę kłopotów w przypadku modelu Novo. Następnie z pleksiglasu 0,15 mm wykonałem cztery otwierane osłony karabinów, formując podgrzaną płytkę na wyprasce modelu. Dwie osłony, jako wewnętrzne i dwie, jako zewnętrzne, zmontowane zostały później w całość (rys. 1). W wewnętrznych wyciąłem otwory. W rzeczywistości miała to być tłoczona blacha, ale po starannym wykonaniu, oszlifowaniu krawędzi otworów i ewentualnym zaszpachlowaniu szczelin można uzyskać dobry efekt. Wydawało mi się to łatwiejsze niż wykonanie matryc i kopyt do tłoczenia. Następnie wyciąłem stare osłony z wyprasek gondoli i skleiłem gondolę. Teraz można było przystąpić do montażu wszelkich ścianek, burt kabiny itp., które wykonane są z płytek pleksiglasu. Zrobienie tego po sklejeniu połówek gondoli wydawało mi się najłatwiejsze i najmniej kłopotliwe, ale można to zrobić również przed montażem gondoli. Należy zwrócić uwagę na kształt podłogi kabiny (jednocześnie górnej ścianki łuku przedniej goleni), która posiada wgłębienie na schowane koło. Podłogę można też wykonać sposobem przedstawionym na rys. 2. Należy również pamiętać o umieszczeniu odpowiedniego balastu, który w przypadku Lightninga nie jest wcale mały. W moim P-38L wypełniony jest nim doklejony nosek gondoli, wnętrze lawety pod karabiny, a także przestrzeń między poszyciem gondoli, a ściankami bocznymi łuku podwozia. Część balastu można umieścić w belkach kadłubowych, w miejscach silników. Karabiny, fotel i inne części gondoli wykonane są z pleksiglasu, modeliny, cienkich pręcików z wyciągniętych nad płomieniem ramek wypraski. Lufy karabinów wykonane zostały z igieł lekarskich.



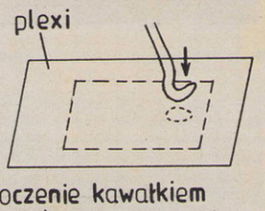
rys. 2

TABLICA PRZYRZĄDOWA. Duży rysunek tablicy został sfotografowany tak, aby na negatywie otrzymać gotową tablicę w skali 1:72. Tablica na rysunku powinna być czarna, a przyrządy białe. Na giełdach modelarskich można czasem kupić gotowe fotograficzne zestawy przyrządów w różnych skalach. Następnie wykonujemy z pleksiglasu drugą, właściwą tablicę — płytkę z otworami na przyrządy. Potem sklejamy obie tablice i montujemy w modelu. Firmowa owiewka kabiny nie nadaje się do użycia w modelu z powodu dużej grubości tworzywa i nieprzezroczystości. Należy wykonać nową sposobem opisanym w książce. K. Wagnera pt. „Budowa plastykowych modeli samolotów". Radiostacja umieszczona pod owiewką za fotelem pilota składa się z trzech czarnych skrzynek i kilku przewodów. Anteny zewnętrzne poprowadzone są: dwie do stateczników pionowych i jedna do statecznika poziomego (rys. 3).

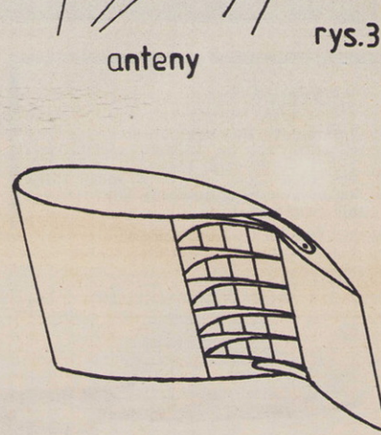
BELKI KADŁUBOWE I SKRZYDŁA. Wykorzystując dostępne materiały, jak np. różne drobne siatki, drobny papier ścierny możemy poprawić wloty do chłodnic. Z plastykowych płytek wykonujemy wneki podwozia głównego. Bardziej ambitni i zaawansowani modelarze mogą pokusić się o wykonanie wychylonych klap podskrzydłowych i lotek. Lightning nie jest modelem na tyle dużym, żeby detale klap można było wiernie odwzorować; będą to części dość uproszczone (rys. 4).

MALOWANIE. Model malowany jest w kamuflaż Olive drab / Neutral Grey lakierami Humbrol. Stanowczo odradzam używanie kalkomanii Novo, gdyż pękają one podczas nakładania i poza tym są zbyt cienkie. Części kalkomanii malowane jasnym kolorem stają się ciemniejsze po nałożeniu na Olive drab.

MARIUSZ ŚLIWKA

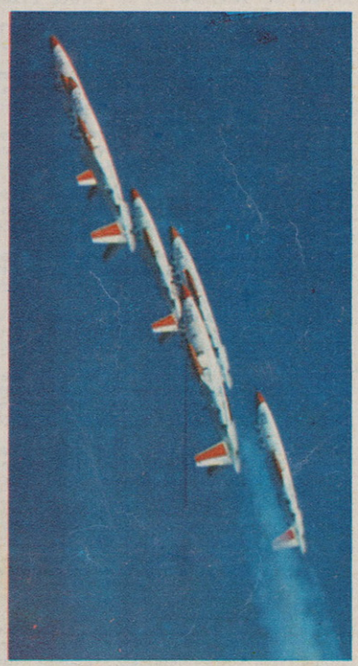


rys.3



rys.4

Zdjęcia: Józef Solski, John Gilbert, „Air et Cosmos", „Aviation Magazine International", „Flug Revue Internationale", „Israel Air Force Magazine", „Letectvi + Kosmonautika", „Samolot", archiwum



ZESPÓŁ AKROBACYJNY

Także lotnictwo wojskowe Izraela ma reprezentacyjny zespół akrobacyjny latający na treningowych samolotach odrzutowych w rodzaju naszej Iskry. Na zdjęciu: szóstka akrobacyjna.

POMOC Z POWIETRZA

Pokaz brytyjskiego śmigłowca Westland Sea King w akcji ratowniczej.

ROMANTIS

Pierwszy rysunek projektowy satelity radziecko-niemieckiego Romantis. Będzie to satelita łącznościowy. Dwa pierwsze satelity mają wystartować w pierwszej połowie 1994. Posłużą łączności telefonicznej, telewizyjnej i przekazywaniu danych w paśmie Ku. 32 000 łączy telefonicznych (lub 40 telewizyjnych) dla 320 000 abonentów. Stacje naziemne z antenami 1,5, 2,5 oraz 4 m. Masa całkowita satelity 2 500 kg (2 200 kg na orbicie), rakieta nośna Proton, start z Bajkonuru, orbita geostacjonarna.

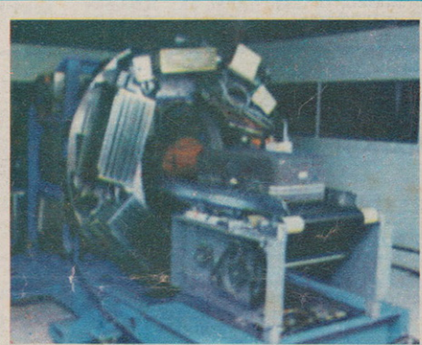
Współpraca: NPO Radio (łączność), PM (satelity), Intersputnik (część stacji naziemnych) i Gławkosmos (rakiety Proton) oraz ANT Space Bosch Telecom (wyposażenie). Orientacyjny udział finansowy: 400 milionów SUR i kilkaset milionów DM.

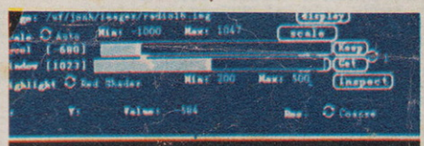
NA LEŻĄCO

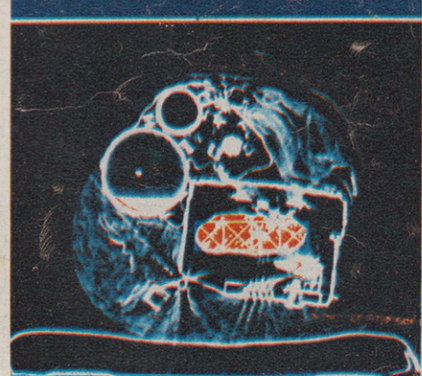
Tylko ten uczestnik mistrzostw Niemiec w ULM-ach w 1990 latał na leżąco na motolotni Schwarze — Minimum z solidnym podwoziem kołowym i silnikiem zabudowanym na belce kilowej. Zajął 7 miejsce wśród motolotni sterowanych masą ciała pilota. Płat miał połączenie 2 elementami rurowymi.

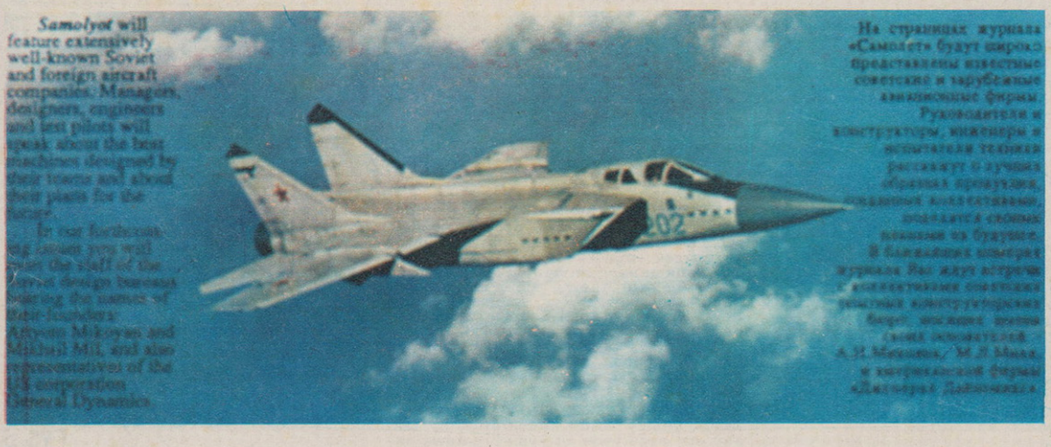
WYKRYWACZ LOTNISKOWY

Do wykrywania ładunków wybuchowych w lotniczych bagażach pasażerskich służy nowe urządzenie Imatron CTX-5000, którego prototyp przeszedł we wrześniu 1990 próby państwowe w USA. Jest to tomograf rentgenowski z obrazowaniem przestrzennym (3D) zaprogramowany do wykrywania ponad 100 materiałów z prędkością przeglądu 600 (docelowo 1200) bagaży/h. Ciekawostka: urządzenie powstało w małej wytwórni medycznego sprzętu obrazującego. Jest kompromisem pomiędzy supertechniką, wystarczającą sprawnością i ceną (ok. 500 000 USD).







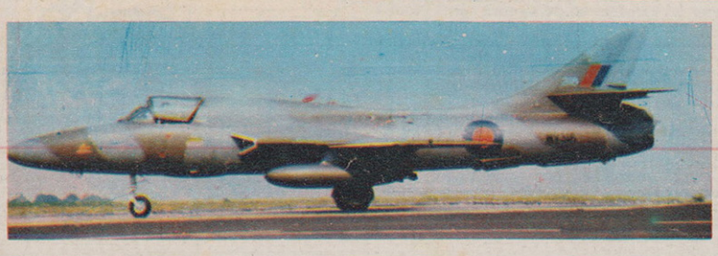


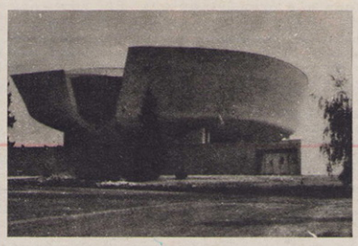
JEDYNY?

Samolot Hawker Hunter, jedyny odrzutowiec, na którym można wykonać korkociąg plecowy, czyli odwrócony. Czy jedyny? A może tylko na innych odrzutowcach nikt jeszcze nie spróbował...

MiG-31

Nowe czasopismo radzieckie „Samolot" zamierza informować o znanych firmach lotniczych w ZSRR i w świecie oraz o współpracy m.in. z General Dynamics z USA. Na zdjęciu myśliwiec dwumiejscowy dalekiego zasięgu MIG-31, mogący jednocześnie przechwytywać kilka celów powietrznych.



PO RAZ PIERWSZY

W 46 rocznicę wybuchu Słowackiego Powstania Narodowego w muzeum w Banskéj Bystricy po raz pierwszy w 1990 eksponowano udział lotników czechosłowackich w II wojnie światowej na wszystkich frontach. Wystawiono bardzo dużo oryginalnych, dotąd nie znanych zdjęć.